3 1761 07842048 6

Digitized by the Internet Archive
in 2011 with funding from
University of Toronto

http://www.archive.org/details/gornaiaigornozav01fomi

Fomin, Petr Ivanovich

П. И. ФОМИНЪ

ПРИВАТЪ-ДОЦЕНТЪ ХАРЬКОВСКАГО УНИВЕРСИТЕТА

34

Gornaia i gornozavodskaia promyshlennost' iuga Rossii

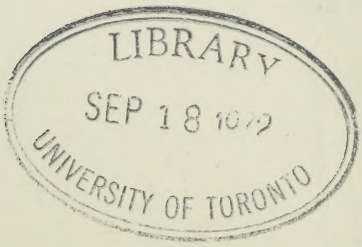
ГОРНАЯ
И
ГОРНОЗАВОДСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ
ЮГА РОССІИ

Томъ I-й

ИСТОРІЯ ГОРНОЙ И ГОРНОЗАВОДСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ ЮГА РОССІИ СО ВРЕМЕНИ ВОЗНИКНОВЕНІЯ ДО ВОСЬМИДЕСЯТЫХЪ ГОДОВЪ ПРОШЛАГО ВѢКА

ХАРЬКОВЪ
Типографія Б. Бенгисъ, Сумская 38
1915

HD
9506
R93 D644
t.1



Настоящая работа представляетъ первый томъ задуманнаго авторомъ обширнаго изслѣдованія историческаго прошлаго и современнаго состоянія горной и горнозаводской промышленности юга Россіи.

Въ первомъ томѣ исторія нашей промышленности доведена до конца 70-хъ годовъ, когда закончился періодъ усиленнаго желѣзнодорожнаго строительства на югѣ Россіи, измѣнившаго промышленную структуру Донецкаго Бассейна. Слѣдующій томъ будетъ посвященъ 80-мъ и 90-мъ годамъ прошлаго вѣка, третій томъ—девятисотымъ годамъ и послѣдній, четвертый томъ—современному состоянію промышленности. Такое дѣленіе соотвѣтствуетъ сущности той эволюціи, которая характеризуетъ экономическое развитіе нашего горнопромышленнаго юга.

Въ нашей работѣ мы интересовались исключительно *экономической* стороной вопроса, останавливаясь на тѣхъ фактахъ и явленіяхъ, на тѣхъ отрасляхъ южной горной промышленности, которыя имѣютъ промышленное значеніе, которыя пріобрѣли себѣ положеніе на рынкѣ. Далѣе, словами „горная и горнозаводская промышленность юга Россіи“ мы объединили такія отрасли промышленности, которыя внутренне связаны между собою экономически, и внѣшнимъ выраженіемъ этого внутренняго ихъ единства является ихъ представительство на Съѣздахъ горнопромышленниковъ юга Россіи. Поэтому мы исключили изъ нашего разсмотрѣнія такія отрасли, несомнѣнно, *южной*

горной промышленности, какъ напр. крымская соляная промышленность, кавказская каменноугольная и марганцовая промышленность, бакинская нефтяная промышленность и нѣк. др. Всѣ онѣ—антагонисты южной горной промышленности въ нашемъ смыслѣ, и мы удѣляемъ имъ вниманіе постольку, поскольку говоримъ о борьбѣ нашей южной горной промышленности съ ея конкуррентомъ на рынкѣ.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

Стр.

Каменноугольная и антрацитовая промышленность Донецкаго Бассейна . . . . . 1—391

Глава первая. Каменноугольная и антрацитовая промышленность юга Россіи до сороковыхъ годовъ прошлаго вѣка . . . . . 3—58

Первыя извѣстія о донецкомъ каменномъ углѣ и антрацитѣ 3

Луганскій литейный заводъ и его каменноугольныя разработки 15

Каменноугольная и антрацитовая промышленность въ 20-хъ годахъ прошлаго вѣка 29

Положеніе южной горной и горнозаводской промышленности въ концѣ 30-хъ годовъ 19 вѣка. 34

Глава вторая. Каменноугольная и антрацитовая промышленность южной Россіи въ 40—60 годы прошлаго столѣтія . . . . . 58—167

Каменноугольная промышленность въ 40-хъ годахъ прошлаго вѣка 58

Антрацитовая промышленность Области Войска Донского въ 40-хъ годахъ прошлаго вѣка . . 71

Каменноугольная и антрацитовая промышленность Донецкаго бассейна въ теченіе 50-хъ годовъ 19 вѣка 93

Каменноугольная и антрацитовая промышленность Донецкаго бассейна во второй половинѣ 60-хъ годовъ 120

Глава третья. Положеніе промышленности въ періодъ желѣзнодорожнаго строительства на югѣ Россіи . . . . . 167—391

Стр.

Общая характеристика 167

Постройка желѣзнодорожныхъ линій на горнопромышленномъ югѣ 219

Условія желѣзнодорожной перевозки 235

Кредитъ 291

Земское обложеніе горнопромышленныхъ предпріятій 311

Рабочіе на каменноугольныхъ и антрацитовыхъ предпріятіяхъ Донецкаго бассейна 328

Съѣзды горнопромышленниковъ юга Россіи . . . 367

Прочіе виды горной и горнозаводской промышленности юга Россіи . . . . . 393—465

Желѣзорудная и желѣзная промышленность. . . . 395—457

Луганскій литейный заводъ 395

Керченскій заводъ: опыты плавки керченскихъ рудъ на антрацитѣ 407

Петровскій заводъ 410

Лисичанскій заводъ. 414

Попытки частныхъ лицъ учредить на югѣ Россіи желѣзное производство 421

Новороссійское Общество (заводъ Юза) 432

Криворогскія желѣзныя руды 454

Соляная промышленность. . . . . 457—464

Ртутная промышленность 465

Приложенія . . . . . 467—487

Приложеніе первое: Нѣкоторыя методологическія замѣчанія объ источникахъ нашихъ свѣдѣній о горной и горнозаводской промышленности юга Россіи . . . . . 469—469

Приложеніе второе: Добыча ископаемаго угля въ 1878 г. . . . . 480—487

КАМЕННОУГОЛЬНАЯ И АНТРАЦИТОВАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ ДОНЕЦКАГО БАССЕЙНА

Глава первая. Каменноугольная и антрацитовая промышленность юга Россіи до сороковыхъ годовъ прошлаго вѣка.

Первыя извѣстія о донецкомъ каменномъ углѣ и антрацитѣ.

Первый, начальный періодъ исторіи южной горной и горнозаводской промышленности—это почти исключительно исторія донецкой каменноугольной и антрацитовой промышленности [1]). Частной металлургической промышленности тогда еще не было, развитіе желѣзорудной и соляной промышленности также относится къ болѣе позднему періоду (70-е годы 19 вѣка), и лишь каменноугольная промышленность (и отъ части казенные доменные заводы) являются единственными представителями горной промышленности въ этотъ періодъ времени.

Открытіе донецкаго каменнаго угля связано съ именемъ Великаго Петра [2]). А. Скальковскій [3]) по этому вопросу говоритъ слѣдующее:

> „Первый шагъ къ разрытію здѣшней почвы, тогда еще совершенно пустынной, съ цѣлью отысканія полезныхъ ископаемыхъ, сдѣлалъ Великій Петръ на пути, такъ сказать, къ своимъ завоеваніямъ: Азову и Таганрогу. Онъ первый обратилъ вниманіе на существованіе каменнаго угля, если не въ самой нынѣшней Новороссіи, то въ ближайшемъ ея сосѣдствѣ: въ губерніи Воронежской, на Дону и въ такъ называемымъ „казачьихъ городкахъ“.

---

[1]) Въ дальнѣйшемъ мы будемъ для краткости употреблять названіе „каменноугольная промышленность“ безъ прибавленія словъ „и антрацитовая“, но имѣя при этомъ въ виду обѣ эти отрасли промышленности.

[2]) Мы совершенно оставляемъ въ сторонѣ бѣглыя, отрывочныя указанія на употребленіе южнаго каменнаго угля въ эпоху хазарскаго или генуэзскаго владычества. См. Хмыровъ „Металлы, металлическія издѣлія и минераллы въ Древней Россіи“. С.П.Б. 1875 г., стр. 13.

[3]) „Опытъ статистическаго описанія Новороссійскаго Края“, ч. II, стр. 508. Одесса. 1853 г.

А. Скальковскій имѣетъ здѣсь въ виду указъ 21 сентября 1724 г., впервые опубликованный въ „Запискахъ Одесскаго Общества исторіи и древностей“, т. I, стр. 572—574. Но болѣе раннее свѣдѣніе о донецкомъ углѣ, правда, болѣе краткое, касающееся, повидимому, тѣхъ же мѣсторожденій, мы находимъ въ другомъ указѣ Петра I, датированномъ 22 декабря 1722 года, содержащимъ слѣдующее:

„Его Императорское Величество указалъ: на Донъ, въ казачьи городки, въ Оленьи горы да въ Воронежскую губернію подъ село Бѣлогорье для копанья каменнаго угля и рудъ, которыя объявилъ подъячей Капустинъ, изъ Бергъ Коллегіи послать нарочныхъ, и въ тѣхъ мѣстахъ того каменнаго угля и рудъ въ глубину копать сажени на три и больше, и накопавъ пудовъ по пяти привезти въ Бергъ Коллегію и опробовать и въ ономъ копаніи рудъ и угля о вспоможеніи къ губернатору Измайлову послать указъ“ [1]).

Первыя южныя мѣсторожденія каменнаго угля, какъ это можно установить на основаніи приведенныхъ указовъ, находились „на Сѣверномъ Донцѣ или близь нынѣшняго селенія Привольнаго (бывшая пятая рота Луганскаго пикинернаго полка), гдѣ и теперь есть сельцо Бѣлогорское; или же немного ниже, вблизи отъ селенія Верхняго, гдѣ и теперь съ большимъ успѣхомъ добываютъ каменный уголь рабочіе горнаго вѣдомства. Другое урочище, рѣчка и селеніе Кондрючья (Верхняя, т. е. на верховьяхъ рѣчки) находится въ 20 только верстахъ выше Грушевскихъ, столь знаменитыхъ теперь, антрацитовыхъ разработокъ и не болѣе 25 верстъ ниже Екатериновскаго антрацитоваго рудника на землѣ Донскихъ казаковъ“. (А. Скальковскій, цит. соч. стр. 508—509).

Изъ приведеннаго описанія видно, что оба мѣсторожденія находились: одно —въ районѣ Лисичанскомъ, другое — въ районѣ Грушевскомъ, т. е. въ тѣхъ районахъ, которые

[1]) Германъ. „Историческое начертаніе Россійскаго горнаго производства“. Екатеринбургъ. 1810 г., стр. 86—87.

въ настояшее время не принадлежатъ къ числу наиболѣе важныхъ углепромышленыхъ районовъ юга Россіи, но въ начальный періодъ исторіи эти районы почти неизмѣнно сохраняли свое значеніе основныхъ районовъ добыванія твердаго минеральнаго топлива и даже показали примѣръ (въ 40 годахъ) весьма интересной конкуррентной борьбы за преобладаніе на рынкѣ.

Изъ указа 21 сентября 1724 года мы узнаемъ, что для развѣдокъ открытыхъ мѣсторожденій угля былъ выписанъ изъ Англіи „мастеръ Яганъ Никсонъ, съ четырьмя его вспомогатели", на котораго было возложено, при помощи буровыхъ работъ („буравами щупать въ глубину") выяснить, „годно-ль то уголье будетъ къ кузнечнымъ и прочимъ дѣламъ, противъ англійскаго". Въ указѣ содержится любопытная подробность, что развѣдочная экспедиція Никсона получила 100 руб. на расходы, въ томъ числѣ „на наемъ работниковъ": очевидно, предполагалось пользоваться вольнонаемнымъ трудомъ. Впослѣдствіи, при каменноугольныхъ работахъ какъ будетъ показано ниже, примѣнялся также подневольный трудъ въ большихъ размѣрахъ.

Результаты поисковъ Никсона неизвѣстны, и „прочное основаніе каменноугольнымъ разработкамъ" (Скальковскій) было положено лишь въ послѣднее десятилѣтіе 18 вѣка.

По геологическимъ условіямъ Донецкаго бассейна пласты донецкаго угля имѣютъ выходы на дневную поверхность.

„Множество слоевъ (каменнаго угля) обнаружено обыкновенными перемѣнами погоды", какъ писалъ въ концѣ 18 вѣка ученый англичанинъ Гаскойнъ, одинъ изъ первыхъ изслѣдователей и дѣятелей Донецкаго бассейна [1]).

[1]) Гаскойнъ, уреженецъ Шотландіи, былъ выписанъ въ 1786 Екатериной Великою для Олонецкихъ заводовъ съ знаменитаго Карронскаго пушечнаго завода, гдѣ онъ состоялъ директоромъ. Гаскойнъ привезъ съ собою инженеровъ и мастеровъ и образцово поставилъ пушечное дѣло на Олонецкихъ заводахъ.

Это богатство Донецкаго бассейна каменнымъ углемъ, прямо таки бросающееся въ глаза, обратило на себя вниманіе задунайскихъ Славянъ—поселенцевъ того края, всѣхъ этихъ Депрерадовичей, Шевичей, Штеричей, Ванни, Сентяновичей, Божедаровичей, нѣкоторые изъ которыхъ и до сихъ поръ сохранили свою связь съ каменноугольной промышленностью. Чиновники--славяне, служившіе въ этихъ мѣстахъ подъ начальствомъ князя Потемкина, представили князю донесеніе объ этихъ богатствахъ края, такъ интересовавшаго Потемкина, и для разслѣдованія каменноугольныхъ мѣсторожденій „князь вскорѣ послѣ перваго его посѣщенія южной границы отрядилъ воспитаннаго при одномъ изъ англійскихъ университетовъ профессора Леванидова, который возвращаясь, ему столь лестное мнѣніе подалъ о богатствѣ близь Донца расположенныхъ горъ, изобилующихъ, по словамъ его, золотомъ, серебромъ, желѣзомъ, горнымъ углемъ, мраморомъ и другими камнями, что онъ съ господиномъ надворнымъ (нынѣ коллежскимъ) совѣтникомъ Аврамовымъ туда были командированы для разработки оныхъ и послѣдняго я (Гаскойнъ) тамъ въ 1794 году нашелъ занимающаго добычею угля“ (изъ письма Гаскойна Министру Финансовъ графу Васильеву 12 августа 1803 г. Опубликовано А. П. Кеппеномъ въ „Матеріалахъ для исторіи горнаго дѣла на югѣ Россіи“, Харьковъ, 1901 г.).

Такъ было обращено вниманіе на каменный уголь въ нѣдрахъ Донецкаго кряжа.

Потемкинъ, а послѣ него гр. Зубовъ очень заинтересовались этимъ новымъ видомъ топлива, представлявшимся имъ чрезвычайно интереснымъ ввиду *недостатка лѣсовъ въ краѣ*. Этотъ мотивъ совершенно опредѣленно выступаетъ передъ нами въ рядѣ документовъ того времени. Такъ, въ меморіи Гаскойна объ учрежденіи Луганскаго за-

вода [1]) опредѣленно указывается на то, что разработка каменнаго угля имѣетъ цѣлью „остатки лѣсовъ, совершенному истребленію подверженныхъ, сохранить и подать способъ къ населенію обширнѣйшихъ степей тамошнихъ губерній“. Безлѣсность юга Россіи вообще озабочивала государственныхъ людей того времени. Въ „Морскомъ Сборникѣ“ (1855 г., № 11, стр. 151) опубликованы интересныя „распоряженія и предположенія князя Потемкина Таврическаго объ устройствѣ Черноморскаго флота и города Николаева“. Мы находимъ въ нихъ такія указанія по интересующему насъ вопросу. Предписывается транспортныя суда для Черноморскаго флота построить не на мѣстѣ, а въ Петербургѣ или Олонцѣ „въ збереженіе здѣшняго лѣса“; при домостроительствѣ предписано употребять не лѣсъ: „въ замѣну лѣса, при строеніяхъ домовъ употребляемаго здѣсь, открытъ аспидъ, на Кривомъ Рогу найденный, изъ коего дѣлать полы и крыши“.

Конечно, мы лишены возможности освѣтить статистически вопросъ о степени лѣсистости нашего горнопромышленнаго юга въ эпоху зарожденія тамъ каменноугольной промышленности, ибо вопросъ этотъ и для настоящаго времени не можетъ быть освѣщенъ со всей желаемой степенью полноты. Для нашего времени скудная лѣсистость тѣхъ районовъ, гдѣ сосредоточена каменноугольная промышленность, обнаруживается изъ разсмотрѣнія данныхъ нижеслѣдующей таблички:

Таблица № 1.

	Населеніе по переписи 1897 г. тыс. чел.	Пространство лѣса во владѣніи каз. управл. 1910 г. тыс. дес.	На 1 тыс. дес. лѣса приход. тыс. жителей
Екатеринославская губ. . .	2.113,7	22 [2])	96
Область Войска Донской . .	2.564,2	1	2.564
Всего въ Евр. Россіи .	93.442,9	105.137	0,9

[1]) Копія сообщена А. П. Кеппеномъ и хранится въ Совѣтѣ Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи.

[2]) Въ „Россійской статистикѣ“ Зябловскаго (С.П.Б. 1842 г. ч. II, стр. 19) на основаніи свѣдѣній Департамента Государственныхъ имуществъ за 1831 г. пространство казенныхъ лѣсовъ въ Екатеринославской губ. опредѣлено въ 25.555 дес.

(Данныя этой таблицы приведены по Статистическому Ежегоднику Совѣта Съѣзда представителей промышленности и торговли на 1913 годъ).

Изъ этой таблицы поразительно выступаетъ разница между средней лѣсистостью Европейской Россіи и лѣсистостью того района, гдѣ расположена каменноугольная промышленность.

Для освѣщенія даннаго вопроса въ интересующій насъ періодъ времени (18 вѣкъ) мы, за отсутствіемъ соотвѣтствующаго цыфрового матеріала прибѣгнемъ къ показаніемъ современниковъ и другому косвенному литературному матеріалу—однимъ словомъ, воспользуемся тѣмъ „генетическимъ методомъ", о которомъ говоритъ В. Зомбартъ въ своей брошюрѣ объ экономической роли евреевъ.

Въ „Запискахъ Одесскаго Общества исторіи и древностей" (Томъ III-й, 1853 г.) находится „описаніе городовъ и уѣздовъ Азовской губерніи"—интересный актъ, открытый въ Екатеринославѣ и сообщенный г. Мурзакевичемъ. Актъ этотъ, относится, повидимому, къ концу 18 вѣка[1]) и содержитъ такую характеристику интересующаго насъ вопроса:

> *Казенная слобода Луганская.* „Лѣсовъ, кромѣ малаго количества терноваго, бузиноваго и черноклeнника вовся нѣтъ, и доставляютъ на строеніе изъ другихъ мѣстъ; а больше поселяне дѣлаютъ мазанки, оплетывая форостомъ и обмазывая глиною; отапливаются же соломою и камышомъ, выращивая притомъ разсадкою и посѣвомъ разнаго рода деревья".

---

[1]) г. Мурзакевичъ полагаетъ, что онъ составленъ въ 1779 г., но это невѣрно, т. к. въ актѣ упоминается о городахъ Павлоградѣ, Маріуполѣ, Нахичевани, построенныхъ въ 1780 году. Повидимому „описаніе" относится съ періоду времени между 1780 и 1783 годами, ибо въ 1783 г. Азовская губернія потеряла самостоятельное административное бытіе и вошла въ составъ Екатеринославскаго намѣстничества. См. Денъ. „Населеніе Россіи" т. I стр. 272.

Изъясненіе о всей вообще губерніи. „Въ лѣсахъ хотя недостатокъ, однако въ отвращеніе онаго выращиваются нынѣ посѣвомъ и разсадкою разныя деревья“.

А. Скальковскій въ первой части своего описанія Новороссійскаго края считаетъ лучшимъ доказательствомъ безлѣсности нашей южной степи слѣдующія два обстоятельства: 1) множество кургановъ на югѣ Россіи и 2) бродячій характеръ первоначальныхъ обитателей южно-русской степи. „Присутствіе лѣсовъ не даетъ ли сейчасъ мысли о *постройкѣ* если не домовъ, то хотя хижинъ, какъ это знаемъ о предкахъ нашихъ, когда Русь южная и Русь сѣверная „вырубала“ себѣ города и „Сѣчи“—а не сыпала высокихъ могилъ, не кочевала въ своихъ безконечныхъ лѣсахъ. Среди лѣсовъ курганы были бы вовсе безполезны, да и кто бы ихъ могъ видѣть, не пришедъ почти къ самой ихъ подошвѣ“ (стр. 194).

Для болѣе поздняго времени мы имѣемъ свидѣтельство о той же безлѣсности нашего юга, идущее со стороны высоко образованнаго П. Кеппена, члена Императорской Академіи наукъ въ Петербургѣ. Въ своемъ извѣстномъ трудѣ на нѣмецкомъ языкѣ („Statistische Reise in's Land der Donischen Kosaken“, 1852.) онъ говоритъ:

„In den von der Antracit—Region entfernten Gegenden, weiss der Kosak noch nichts von der Steinkohle, und als Feuerungsmittel bedient er sich, nach wie vor besonders des Düngers, der doch früh oder spät anders verwendet werden muss“ (стр 190).

А въ примѣчаніи къ этому мѣсту Кеппенъ поясняетъ.

„Das Fällen des Holzes zum Heizen ist streng verboten; es sollen zur Feuerung Rohr (oder Schilf), grosse Steppenpflanzen (бурьянъ), und Mist—Ziegel (кизякъ oder кизекъ) gebraucht werden“.

Приблизительно къ тому же времени относится исчисленіе К. Арсеньева („Статистическіе очерки Россіи“. С.П.Б.

1848 г.), согласно которому въ Области Войска Донского „къ общей массѣ Войсковыхъ земель лѣса содержатся, какъ 1 : 34, т. е. на 34 десятины приходится только одна десятина лѣсу“ (стр. 358), тогда какъ въ то же время въ губерніяхъ центральнаго района, по его же исчисленіямъ, отношеніе общей площади къ площади лѣсного пространства составляетъ 56,31 : 21,46 (стр. 399).

Знакомясь съ источниками того времени и просматривая соотвѣствующіе документы, постоянно наталкиваешься на мысль о безлѣсности нашего юга, о необходимости найти замѣну дровяного топлива.

Роль „земляного угля“ въ экономической жизни края была понята довольно правильно. Та мысль, которая, по преданію, была высказана Петромъ Великимъ при открытіи каменнаго угля въ Донецкомъ бассейнѣ („Сей минералъ если не намъ, то нашимъ потомкамъ будетъ весьма полезенъ“)—весьма живо интересовала послѣдующихъ дѣятелей въ этой области.

Но при всей теоретической, абстрактной правильности этой задачи—практическое ея разрѣшеніе не находило достаточныхъ силъ въ условіяхъ экономической дѣйствительности того времени. Мы не говоримъ здѣсь объ отдѣльныхъ промахахъ, ошибкахъ, неизбѣжныхъ при началѣ всякаго дѣла и при почти полномъ отсутствіи техническихъ познаній въ то время. Гаскойнъ сообщаетъ, напр., о случаяхъ неправильной разработки мѣсторожденій каменнаго угля: „съ верхней части слоевъ уголь вынимали, срывая землю и разныя породы по мѣрѣ продолженія добычи, отчего расходы черезъ короткое время становились непомѣрными, и скопленіе воды понуждало добычу совершенно остановить“. Донесеніе упомянутаго выше проф. Леванидова объ угольныхъ богатствахъ края вызвало среди мѣстныхъ помѣщиковъ своеобразную „угольную горячку“, въ результатѣ чего, по словамъ того же Гаскойна, „нѣкоторые изъ

нихъ вмѣсто открытія богатства разстроили свое богатство и даже раззорилися". Всѣ эти ошибки повторялись и значительно позднѣе, и черезъ семьдесятъ съ лишнимъ лѣтъ послѣ этого, передъ самымъ возникновеніемъ Съѣздовъ горнопромышленниковъ юга Россіи А. А. Ауэрбахъ (какъ онъ говоритъ объ этомъ въ своихъ воспоминаніяхъ) встрѣчался съ примѣрами такой же технической неграмотности въ дѣлѣ разработки мѣсторожденій каменнаго угля. Что же касается настроеній, создаваемыхъ „угольной горячкой" и ея послѣдствіями, то по поводу всего этого можно въ значительной степени сказать и нашему времени: de te fabula narratur.....

Конечно, не въ этихъ частичныхъ дефектахъ заключалось коренное условіе невозможности выполнить завѣты Петра также въ этомъ дѣлѣ. Причина здѣсь лежитъ гораздо глубже и заключается въ *невозможности, при тогдашнихъ экономическихъ условіяхъ, организовать рыночный сбытъ каменнаго угля.*

Вопросъ этотъ съ особой полнотой и обстоятельностью трактуется Ле-Пле въ его трудѣ конца 30-хъ годовъ прошлаго вѣка, гдѣ и придется подробно разобрать этотъ вопросъ. Здѣсь же я ограничусь указаніемъ, что каменный уголь, какъ продуктъ громоздкій и, сравнительно, малоцѣнный не выноситъ большого фрахта и при отсутствіи въ то время желѣзныхъ дорогъ могъ получить распространеніе лишь по воднымъ путямъ сообщенія или же на очень близко расположенныхъ потребительныхъ пунктахъ.

Интересно отмѣтить, что эту истину совершенно отчетливо сознавалъ упоминаемый выше Гаскойнъ, который въ своемъ письмѣ Министру Внутреннихъ Дѣлъ гр. В. П. Кочубею отъ 11 марта 1803 года[1]) рисуетъ такую, въ об-

[1]) Въ копіи сообщено А. П. Кеппеномъ и находится въ Совѣтѣ Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи.

щемъ, совершенно правильную схему условій распространенія Донецкаго минеральнаго топлива на рынкѣ:

„Вообще же о каменномъ углѣ сказать должно, что оный съ выгодою можетъ быть разработанъ въ такихъ только мѣстахъ, которыя расположены по близости моря или у береговъ судоходныхъ рѣчекъ, дабы по сходнымъ цѣнамъ оный повсюду развозить можно было—или же должно ломкамъ быть въ областяхъ многолюдныхъ и ремесленныхъ, гдѣ у самыхъ шахтъ продажа угля производиться должна безпрерывно съ раздѣленіемъ онаго на три разбора: первый, самый крупный, для перевозки въ отдаленныя мѣста; второй для ремесленниковъ, по близости живущихъ, для топки домовъ и для приготовленія пищи сосѣднихъ жителей и третій для обжигу кирпича, черепицы и извести, для выварки соли, куренія вина и на другія сему подобныя потребности.“

Съ точки зрѣнія приведенной выше схемы положеніе донецкой каменноугольной промышленности представлялось въ то время очень печальномъ.

Каменноугольныя копи отстояли далеко отъ южныхъ морей. Въ качествѣ *внутреннихъ водныхъ путей* сообщеніе единственное сколько-нибудь серьезное значеніе могла имѣть рѣка Сѣверный Донецъ, но и она была не судоходна. Авторъ цитированнаго выше „Описанія городовъ и уѣздовъ Азовской губерніи“, при описаніи города Бахмута перечисляя рѣки Сѣверный Донецъ, Бахмутъ и Ближніе Ступки, говоритъ: „по онымъ рѣкамъ судового ходу нѣтъ и быть, по причинѣ мѣлкости ихъ, не можетъ“. Арсеньевъ въ приведенномъ выше сочиненіи отмѣчаетъ, что Сѣверный Донецъ не приведенъ въ „судоходное положеніе“ (цит. соч. стр. 341). Первые опыты регулярнаго сплава каменнаго угля по Сѣверному Донцу до Таганрога также

обнаружили большія препятствія на этой рѣкѣ къ судоходству, а именно: „отмѣли, корни деревьевъ въ самомъ ложѣ рѣки, построенныя издавна мельницы и гати, и друг.“ (Скальковскій, цит. соч., часть 1-я, стр. 139). На этомъ вопросѣ также останавливается Ле-Пле, и его воззрѣній на этотъ предметъ мы коснемся ниже, при изложеніи основныхъ данныхъ и выводовъ его капитальнаго труда.

Такимъ образомъ, не было въ то время данныхъ для сколько нибудь значительнаго и успѣшнаго сбыта донецкаго минеральнаго топлива по сплавнымъ рѣкамъ. Внутреннее мѣстное потребленіе топлива также не могло составить сколько нибудь значительной величины вслѣдствіе земледѣльческаго характера этого малонаселеннаго края. Такой его характеръ въ концѣ 30-хъ годовъ 19 вѣка отмѣчаетъ Ле-Пле въ своемъ описаніи Донецкаго бассейна (о чемъ ниже). Разумѣется, въ еще бóльшей степени этотъ характеръ былъ присущъ этому краю въ самомъ началѣ донецкой каменноугольной промышленности.

„Описаніе городовъ и уѣздовъ Азовской губерніи“ заканчивается какъ бы заключительной главой, названной ея авторомъ „Изъясненіе о всей вообще губерніи“. Основный характеръ района совершенно опредѣленно выступаетъ изъ этого описанія. Это—мѣстность, которая только что начинаетъ заселяться, гдѣ „поселенные три гусарскихъ, три пикинерныхъ и греческій пѣхотный полки, кромѣ расположенныхъ по крѣпостямъ горнизоновъ и казачьихъ полковъ, всегдашнимъ сей губерніи . . . . . служатъ защищеніемъ и преградою отъ насильства“. „Дикопорозжія дачи“, столь характерныя для этого района, заселяются помѣщиками, съ ихъ крѣпостными, и казенными поселянами. Основное занятіе—земледѣліе и особенно скотоводство: ярмарки торгуютъ, преимущественно, рогатымъ скотомъ, лошадьми и овцами. Купечество и коммерція, повидимому, сосредоточиваются въ Таганрогѣ, портѣ ино-

странной торговли, гдѣ уже подымается вопросъ объ организаціи кредита при иностранной торговлѣ, о необходимыхъ реформахъ въ области таможеннаго дѣла и даже объ учрежденіи порто-франко. Но все это не касается глубинъ района, гдѣ все еще, повидимому, преобладаетъ не коммерція, а скорѣе военныя добродѣтели.

По крайней мѣрѣ, цитируемый нами документъ заканчивается такой краснорѣчивой характеристикой.

„Вообще всѣ жители добраго духа, мужественны и къ дѣйствіямъ военнымъ склонны".

Такова соціально-экономическая физіономія Азовской губерніи [1]) во время составленія „описанія", т. е. въ эпоху зарожденія тамъ каменноугольной промышленности: продолжается процессъ колонизаціи вновь пріобрѣтенныхъ областей; воинственные ихъ обитатели совершенно не тронуты индустріальной культурой, и изъ производительныхъ занятій имѣютъ наклонность лишь къ земледѣлію и, главнымъ образомъ, скотоводству, намекающему на первобытный, пожалуй, полукочевой характеръ обитателей этихъ областей. Отсутствіе удобныхъ сообщеній (плохое состояніе Сѣвернаго Донца) мѣшаетъ вывозу каменнаго угля на отдаленные рынки, даже если къ этому представлялась бы возможность въ надлежащей добычѣ его. Внутреннее потребленіе его выражается совершенно ничтожными величинами, ибо промышленности, потребляющей минеральное топливо, не было, а домашнее его потребленіе всегда у насъ значительно уступаетъ промышленному потребленію: по первому, сколько нибудь точному исчисленію комиссіи выборныхъ IV Съѣзда

[1]) Азовская губернія была учреждена въ 1775 г., съ раздѣленіемъ ея на двѣ провинціи (Азовскую и Бахмутскую) изъ: 1) Азова, 2) крѣп. Св. Дмитрія, 3) Таганрога, 4) г. Черкасска, съ жилищами казаковъ Донского Войска, 5) Новой Днѣпровской линіи, 6) г. Керчи и Еникула, 7) г. Кинбурна, съ землею между Днѣпромъ и Бугомъ, 8) г. Бахмута, съ его провинціей и 9) Славяносербіи (Денъ, цит. соч., стр. 272). Т. о. эта губернія обнимала тѣ районы, гдѣ зародилась донецкая каменноугольная промышленность.

горнопромышленниковъ юга Россіи, въ 1879 году домашнее потребленіе донецкаго минеральнаго топлива не превышало 12—15% общей суммы его вывоза по желѣзнымъ дорогамъ. Наконецъ, вслѣдствіе того же бездорожья, и домашнее потребленіе минеральнаго топлива должно было ограничиваться, главнымъ образомъ, мѣстностью, непосредственно соприкасающеюся съ пунктами добычи угля.

При такомъ положеніи вещей развитіе добычи угля должно было происходить медленно, вслѣдъ за естественно возраставшимъ спросомъ совершенно не индустріализированнаго рынка, и сколько-нибудь сильный толчокъ въ развитіи и ростѣ этого спроса могъ получиться, конечно, при условіи возникновенія въ краѣ промышленности, потребляющей топливо-проблема, такъ живо занимавшая донецкую каменноугольную промышленность въ 80-хъ годахъ 19 вѣка.

Казалось, что этой потребности долженъ былъ удовлетворять казенный Луганскій заводъ, возникшій въ концѣ 18 вѣка [1]).

Луганскій литейный заводъ и его каменноугольныя разработки.

Идея литейнаго завода на югѣ Россіи, работающаго на мѣстномъ сырьѣ (топливѣ и рудѣ), принадлежитъ князю Потемкину. Онъ обратилъ вниманіе на мѣсторожденіе каменнаго угля, принадлежащее сербскому помѣщику Штеричу, въ селеніи Бѣломъ, на рѣчкѣ Бѣлой, впадающей въ рѣчку Лугань, и въ результатѣ произведенныхъ по приказанію Потемкина поисковъ минеральныхъ богатствъ Штеричемъ и уже упомянутыми нами Аврамовымъ и Гаскойномъ были открыты мѣсторожденія не только каменнаго угля, но и желѣзныхъ рудъ, и отсюда возникла идея постройки литейнаго завода.

---

[1]) Мотивы постройки этого завода—цѣль государственной обороны.

„Потемкинъ горячо взялся за дѣло и поручилъ Штеричу и Гаскойну сдѣлать тщательные поиски еще и въ другихъ частяхъ извѣстнаго имъ края. Послѣдствіемъ этого распоряженія было открытіе богатыхъ каменноугольныхъ копей въ урочищѣ Лисичьемъ Буеракѣ, на правой сторонѣ Сѣвернаго Донца, въ Бахмутскомъ уѣздѣ“ (Скальковскій, цит. соч., часть II, стр. 510).

Къ сожаленію, источники нашихъ свѣдѣній объ этомъ періодѣ исторіи донецкой каменноугольной промышленности до учрежденія Луганскаго завода чрезвычайно скудны и не содержатъ, напр., никакихъ данныхъ и размѣрахъ добычи. Въ 1790—1794 г.г. были извѣстны три-четыре разработки, въ районѣ будущаго Луганскаго завода (нынѣ Лисичанскій районъ), въ томъ числѣ упомянутаго выше Аврамова и П. Штерича, весьма предпріимчиваго мѣстнаго помѣщика, изъ сербскихъ поселенцевъ. Уголь, повидимому, поставлялся для казенныхъ надобностей и для винокуренія.

Дѣло, задуманное кн. Потемкинымъ, было осуществлено его преемникомъ гр. Зубовымъ: 14 ноября 1795 года послѣдовалъ именной указъ на имя генералъ-фельдцейхмейстера, Екатеринославскаго, Вознесенскаго и Таврическаго генералъ-губернатора графа Зубова „объ устроеніи литейнаго завода въ Донецкомъ уѣздѣ при рѣкѣ Лугани, и объ учрежденіи ломки найденнаго въ той странѣ каменнаго угля“ (Полное Собраніе законовъ, т. XXIII, 1789—1795 г.г.) На основаніи этого оффиціальнаго документа, а также записокъ англичанина Гаскойна (которому указъ 1795 г. поручалъ устройство и управленіе Луганскимъ заводомъ) [1]) выясняются слѣдующія подробности учрежденія завода.

Выполняя свое порученіе, Гаскойнъ преслѣдовалъ такія задачи: 1) какъ говоритъ самъ Гаскойнъ, „пріискъ камен-

[1]) Сообщены А. П. Кепленомъ и въ копіяхъ хранятся въ Совѣтѣ Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи.

наго угля и добыча онаго на меня возложена, яко главнѣйшія препорученія, съ тѣмъ намѣреніемъ, чтобы онымъ на корабляхъ Черноморскаго флота, въ крѣпостяхъ и даже во всемъ томъ краѣ замѣнить употребленіе дровъ, дабы симъ къ населенію обширныхъ и почти необитаемыхъ степей южныхъ губерній способствовать, а лѣса, кои тамъ весьма недостаточны, отъ совершеннаго истребленія сохранить". Это порученіе Гаскойнъ считаетъ выполненнымъ разработкой на берегу Донца угольныхъ мѣсторожденій, при третьей ротѣ Луганскаго пикинернаго полка.

Конечно, учрежденіемъ этой разработки вовсе не была достигнута поставленная задача въ полномъ ея объемѣ, ибо тѣ обширныя предположенія колонизаціоннаго характера, которыя заключаются въ приведенныхъ выше словахъ Гаскойна, на практикѣ свелись къ гораздо болѣе скромной задачѣ, почти исключительно къ снабженію топливомъ Луганскаго завода.

Вторая задача-еще болѣе широкая. „За симъ мнѣ было поручено стараться, говоритъ Гаскойнъ, открыть уголь въ такихъ мѣстахъ, откуда бы на судахъ оный доставлять въ Черноморскіе порты и въ разныя области тамошнихъ губерній. Сіе въ дѣйствіе произвести предполагалось возстановленіемъ древняго судоходства рѣки Донца, посредствомъ котораго уголь доставлять къ разнымъ мѣстамъ, для продажи удобнымъ, а оттуда развозить въ безлѣсныя мѣста Воронежской губерніи по станицамъ Донскихъ казаковъ, по берегамъ рѣки Дона, къ тѣмъ селеніямъ, до которыхъ судами ходить можно, по всѣмъ тѣмъ краямъ, отъ коихъ рѣки, впадающія въ Азовское море, протекаютъ, а наконецъ съ немалою выгодою и вверхъ по симъ же рѣкамъ уголь развозить можно". Практически эта грандіозная задача не была выполнена во времена Гаскойна. Позднѣе, въ концѣ 30-хъ годовъ были сдѣланы попытки гр. Воронцовымъ сплавлять каменный уголь изъ Лисичанскаго района до

Таганрога (о чемъ скажемъ ниже). Но эти попытки оказались ненужными съ разитіемъ грушевскихъ мѣсторожденій, а затѣмъ черезъ нѣсколько десятилѣтій послѣ этого съ проведеніемъ желѣзныхъ дорогъ. Что же касается Сѣвернаго Донца, то онъ лишь въ наше время начинаетъ быть пригоднымъ для роли транспортнаго средства.

Самъ Гаскойнъ совершенно опредѣленно сознается въ неудачѣ при осуществленіи этой второй задачи. Онъ говоритъ, что это порученіе „и понынѣ остается въ первобытномъ положеніи и я откровенно признаю себя въ части сей столь недостаточнаго знанія, что никакими способами, отъ меня зависящими, предмета сего выполнить не въ силахъ“.

Наконецъ, третье порученіе Гаскойна — „устроеніе чугуноплавильнаго завода со всѣми удобностями для безостановочнаго произведенія машиннаго дѣйствія помощію воды съ тѣмъ, чтобы нужныя для черноморскихъ флотовъ и южныхъ крѣпостей чугунныя вещи на ономъ приготовлялись“. Этотъ заводъ былъ построенъ на рѣчкѣ Лугани, въ 9 верстахъ отъ впаденія ея въ Сѣв. Донецъ, вблизи села Каменный Бродъ, гдѣ находилась одна изъ ротъ Луганскаго пикинернаго полка.

Изъ Англіи были выписаны на заводъ представители главной технической силы—мастера: „для начальнаго основанія разрабатыванія каменнаго угля, построенія машинъ для подниманія воды [1]) и самаго угля, дѣланія потребныхъ инструментовъ, ради производства работъ въ рудникахъ и прочаго“.

Итакъ, основные мастера -- иностранцы.

Далѣе, квалифицированные рабочіе были выписаны съ другихъ русскихъ уже существующихъ заводовъ: съ Ли-

[1]) Заводъ работалъ при помощи двигательной силы рѣчки Лугани, откуда былъ проведенъ къ заводу каналъ

пецкихъ заводовъ (300 чел.) и изъ Александровскаго завода (100 чел.).

Главный контингентъ простыхъ горныхъ рабочихъ— преступники и безмѣстные, шатающіеся бродяги:

> „Для ломки каменнаго угля и работъ при дѣйстіи огненныхъ машинъ, при укрѣпленіи штолнъ и галлерей, при кладкѣ каменнаго угля для обжигу“ указъ 1795 г. предписываетъ употреблять „непремѣнныхъ работниковъ“ „изъ присылаемыхъ въ Херсонь за вины преступниковъ, также и шатающихся, и пришедшихъ въ новыя губерніи изъ распущенныхъ бывшихъ польскихъ войскъ безмѣстныхъ бродягъ, которые въ извѣстный срокъ постояннымъ жительствомъ себя не пристроятъ“.

Для извозныхъ работъ указъ 1795 г. повелѣваетъ „обратить на поселеніе близь онаго завода часть изъ тѣхъ крестьянъ, которыхъ, указомъ нашимъ. даннымъ покойному генералъ-фельдмаршалу князю Потемкину Таврическому 1789 года декабря отъ 7 дня предполагалось искупить въ казну у однодворцевъ, въ Тульской и Курской губерніяхъ состоящихъ, для поселенія оныхъ близь рѣки Ингула... распространяя оное и на тѣхъ крестьянъ, кои въ другихъ губерніяхъ за однодворцами же состоятъ“. Наконецъ, послѣднюю категорію рабочихъ составляли солдаты и отчасти вольнонаемые рабочіе: для строительныхъ работъ по постройкѣ завода, устроенію канала и т. д. указъ 1795 года повелѣваетъ „изтребовать одинъ пѣхотный полкъ изъ тѣхъ, кои при строеніи южныхъ крѣпостей находятся, производя за работу каждому человѣку въ день по десяти копеекъ; частію же заимствовать и отыскивать работниковъ и вольнонаемныхъ за добровольную плату“.

Этотъ перечень развертываетъ передъ нами полную картину *оборудованія завода рабочей силой*: главные мастера — иностранцы, квалифицированные рабочіе--съ другихъ, уже существующихъ заводовъ, главная масса горныхъ рабочихъ — преступники и полу-преступники, возчики — приписанные крестьяне, рабочая сила при постройкахъ — солдаты, работающіе за плату и отчасти вольнонаемые рабочіе. Интересно отмѣтить, что для горныхъ работъ не употребляются ни крестьяне, ни солдаты, ни вольнонаемные рабочіе. а исключительно преступные и полу-преступные элементы, и отдача ихъ въ горныя работы, несомнѣнно, имѣетъ отчасти карательный оттѣнокъ. Какъ бы предполагалась, что не только вольные люди, но и подневольные крестьяне и солдаты не пойдутъ на горныя работы, что на это дѣло можно поставить людей, какъ бы въ наказаніе за ихъ вины.

Насколько можно судить изъ текста указа 1795 года, несвободные работники Луганскаго завода раздѣлялись на двѣ категоріи: 1) непремѣнныхъ работниковъ, изъ преступниковъ и праздношатающихся, приставленныхъ собственно къ горнымъ работамъ и 2) изъ приписныхъ крестьянъ, предназначенныхъ для извозныхъ работъ.

Термины „непремѣнный работникъ“ и „приписной крестьянинъ“ извѣстны у насъ изъ исторіи, главнымъ образомъ, уральскихъ заводовъ. Историческую характеристику этихъ группъ не-свободныхъ рабочихъ мы находимъ въ „Историческомъ очеркѣ уральскихъ горныхъ заводовъ“, изд. Высочайше утвержденной постоянной совѣщательной конторы желѣзозаводчиковъ (С.-П.-Б. 1896, стр. 53—54).

Начало институту приписныхъ крестьянъ было положено Петромъ Великимъ, ввиду необходимости развитія фабрично-заводской промышленности въ Имперіи и вслѣдствіе отсутствія въ то время тѣхъ элементовъ, изъ которыхъ естественнымъ путемъ и съ необходимой быстротой

могъ бы образоваться достаточный кадръ фабрично-заводскихъ работниковъ. Но предоставляя такую льготу промышленникамъ, Петръ I и его ближайшіе преемники пытались подчеркнуть, что такіе приписные крестьяне—не крѣпостные тѣхъ промышленниковъ, къ которымъ они приписаны, что они являются собственностью казны и предоставлены промышленникамъ лишь во временное пользованіе для опредѣленныхъ потребностей. Однако это воззрѣніе на практикѣ сбивалось на болѣе привычную концепцію крѣпостныхъ отношеній, и при Аннѣ Іоанновнѣ указомъ 1736 г. всѣ мастеровые, т. е. исполнявшіе въ предпріятіяхъ техническую работу, были навсегда прикрѣплены къ фабрикамъ и заводамъ и названы „вѣчно отданными мастеровыми".

Положеніе остальныхъ приписныхъ крестьянъ продолжало оставаться очень тяжелымъ, причемъ наиболѣе затруднительнымъ въ ихъ положеніи было то, что они должны были являтьсь изъ своихъ деревень для отправленія заводскихъ работъ за 100, 200 и даже 500 верстъ отъ фабрикъ и заводовъ.

Послѣ цѣлаго ряда бунтовъ приписныхъ крестьянъ и попытокъ правительства найти компромиссное рѣшеніе вопроса, Министръ Финансовъ гр. Васильевъ 15 марта 1807 года вошелъ съ Всеподданнѣйшимъ докладомъ объ образованіи особаго класса непремѣнныхъ работниковъ, вмѣсто приписныхъ, которые вмѣстѣ съ тѣмъ вовсе освобождались отъ заводскихъ работъ. Основанія, на которыхъ предположено было сдѣлать этотъ наборъ непремѣнныхъ работниковъ, состояли въ слѣдующемъ[1]):

а) „Число непремѣнныхъ работниковъ для казенныхъ заводовъ опредѣлить по мѣрѣ и дѣйствію каждаго завода;

[1]) „Полное Собраніе законовъ Россійской Имперіи". т. XXIX, изд. 1830 г., ст. 22.498 „Высочайше утвержденный докладъ Министра Финансовъ графа Васильева. О наполненіи горныхъ заводовъ хребта Уральскаго мастеровыми и рабочими людьми, также непремѣнными работниками въ замѣнъ приписныхъ къ онымъ крестьянъ".

для частныхъ же по 58 человѣкъ съ 1000 душъ приписныхъ къ нимъ крестьянъ;

б) Работника полагать не старѣе 40 лѣтъ.

в) Въ число ихъ помѣстить всѣ селенія, при заводахъ состоящія, хотя бы они приписаны или не приписаны къ нимъ были.

г) Освободить сіи селенія отъ государственныхъ податей и рекрутскаго набора.

д) Годныхъ въ селеніяхъ работниковъ употреблять въ заводскія работы, а прочихъ оставить для помощи имъ въ хозяйствѣ и для наполненія въ случаѣ ихъ убыли.

е) Опредѣленнымъ въ непремѣнные работники сдѣлать со стороны крестьянъ подмогу въ лошадяхъ, повозкахъ и строеніи".

Законъ 15 марта 1807 г. не касается заводовъ Олонецкихъ, Колыванскихъ, Нерчинскихъ и Луганскаго, „кои по особеннымъ ихъ мѣстнымъ обстоятельствамъ требуютъ, можетъ быть, и особеннаго разсмотрѣнія и соображенія", какъ сказано въ законѣ 15 марта 1807 г.

Отсюда видно, что приписные крестьяне на Луганскомъ заводѣ продолжали существовать и послѣ закона 1807 года. Съ другой стороны, и непремѣнные работники, упоминаемые въ указѣ 1795 г., были на Луганскомъ заводѣ, до того, какъ этотъ институтъ былъ созданъ для уральскихъ заводовъ. Можно предполагать (за отсутствіемъ прямыхъ указаній въ нашихъ источниковъ), что эти непремѣнные работники Луганскаго завода, созданные указомъ 1795 г., были конструированы на подобіе непремѣнныхъ работниковъ закона 15 марта 1807 г.[1]). Уничтоженіе приписныхъ крестьянъ на Луганскомъ заводѣ, съ замѣной ихъ непремѣнными работниками, произошло долгое время

[1]) Въ этомъ убѣждаетъ насъ также то обстоятельство, что въ „Положеніи для непремѣнныхъ работниковъ при горныхъ заводахъ", содержащемся въ законѣ 1807 г., новый институтъ непремѣнныхъ работниковъ вообще приравнивается уже существующимъ при заводахъ мастеровымъ и рабочимъ людямъ.

спустя послѣ того, какъ эта реформа имѣла мѣсто по отношенію къ уральскимъ заводамъ.

При учрежденіи Луганскаго завода, къ нему были приписаны четыре казенныя селенія: Хващовка, Орехово, Петропавловка и Городище, жители которыхъ были обязаны обыкновенныя крестьянскія подати зарабатывать, по числу ревизскихъ душь, преимущественно перевозкою угля, а заводъ долженъ былъ платить за нихъ подати въ Казенную Палату.

До 1811 года крестьяне несли исправно эту повинповинность, а съ того времени начали уклоняться отъ нея и стали просить, чтобы по весьма бѣдственному положенію, въ которое они пришли отъ частыхъ скотскихъ падежей и неурожая хлѣба, избавить ихъ отъ заводскихъ работъ (Носовъ цит. статья въ „Горномъ Журналѣ“ за 1855 г. кн. X).

Комитетъ Министровъ въ 1819 году согласился съ этими жалобами приписныхъ крестьянъ Луганскаго завода, и Высочайшимъ указомъ 10 января 1821 года было повелѣно: приписныхъ крестьянъ Луганскаго завода отъ исправленія лежавшихъ на нихъ по этому званію работъ освободить навсегда, начиная съ іюля 1821 года[1]), а въ близь лежащихъ къ Луганскому заводу селеніяхъ: Третьей Роты и Каменнаго Брода—крестьянъ зачислить въ непремѣнные работники, и ввести ихъ во всѣ права, принадлежащія такимъ работникамъ по другимъ горнымъ заводамъ, исключая тѣ измѣненія, какія потребуются, смотря по мѣстнымъ обстоятельствамъ Екатеринославской губерніи и по различію ея климата отъ климата хребта Уральскаго.

Повидимому, упомянутыя выше „измѣненія“ въ общемъ положеніи о непремѣнныхъ работникахъ не имѣли мѣста

---

[1]) На Олонецкихъ заводахъ еще въ 1826 году были приписные крестьяне. См. „Горный Журналъ“, 1827, IX, Указъ Сенату „О правилахъ касательно управленія Олонецкихъ и Луганскихъ заводскихъ крестьянъ“.

по отношенію къ Луганскому заводу, т. к. такихъ измѣненій мы не нашли ни въ „Горномъ Журналѣ“, ни въ другихъ нашихъ источникахъ. Что же касается содержанія общаго „Положенія для непремѣнныхъ работниковъ при горныхъ заводахъ“, включеннаго въ упомянутый выше актъ 15 марта 1807 г. то основные пункты этого Положенія сводятся къ слѣдующему:

„Непремѣнные работники при заводахъ казенныхъ и частныхъ“ не дѣлаютъ никакого особеннаго состоянія, но суть точно такіе же мастеровые и рабочіе люди, какъ и прочіе служащіе люди, казенные люди при заводахъ казенныхъ и какъ вѣчно отданные къ заводамъ—при заводахъ частныхъ. Они раздѣляются на пѣшихъ и конныхъ и обязаны исполнять всякія работы: возить грузы, исполнять „заводскія работы надворныя“, а также „настоящія заводскія и горныя работы“: работать въ рудникахъ, въ плавильняхъ „и разныхъ другихъ фабрикахъ и прочихъ мѣстахъ, точно такъ какъ и всякій мастеровой и рабочій человѣкъ“.

Всякій непремѣнный работникъ получаетъ безденежно провіантъ на себя и на свое семейство.

Мы не располагаемъ свѣдѣніями, которыя бы непосредственно характеризовали намъ качество работы этихъ преступниковъ, праздношатающихся, приписныхъ крестьянъ и пр. подневольныхъ работниковъ, которые представляли первый основный контингентъ рабочихъ Луганскаго завода и его каменноугольныхъ разработокъ. Но изъ косвенныхъ данныхъ мы должны заключить, что работа такихъ работниковъ должна была быть очень малопроизводительной. По крайней мѣрѣ, по мнѣнію Министра Финансовъ гр. Васильева, приведенному въ цитированномъ нами актѣ 15 марта 1807 г., преступники совершенно не годятся для горныхъ работъ, т. к. требуютъ строжайшаго надзора и за работой, и за поведеніемъ ихъ, а таковой надзоръ неосуществимъ при горныхъ работахъ, гдѣ „почти всякій

долженъ самъ собою за себя отвѣчать и часто случается, что люди сіи въ разныхъ мѣстахъ бываютъ распредѣлены по одиночкѣ". Съ этимъ мнѣніемъ согласился и Сенатъ.

Луганскій заводъ не былъ законченъ устройствомъ еще и въ 1806 году [1]), причемъ въ числѣ неоконченныхъ устройствъ его мы находимъ, напримѣръ, такія: не докончена построеніемъ вторая доменная печь, не устроены машины для поднятія угля и воды при угольной ломкѣ и т. п.

Главное препятствіе въ развитіи завода—большія затрудненія въ области транспорта. Какъ говоритъ Гаскойнъ въ своей „запискѣ о препорученіяхъ директору Гаскойну при Луганскомъ заводѣ"

> Заводъ въ полное дѣйствіе понынѣ не пущенъ по причинѣ затрудненій, издержекъ и убытковъ, неизбѣжныхъ при доставленіи къ заводу угля черезъ 80-ти верстное разстояніе на обыкновенныхъ повозкахъ по гористымъ дорогамъ. При началѣ же предполагалось уголь доставлять на судахъ по рѣкамъ Донцу и Лугани до самыхъ доменныхъ печей".

Не-судоходное состояніе этихъ рѣчекъ—единственнаго транспортнаго средства въ то время – и отдаленность топлива отъ завода въ корнѣ подорвали его значеніе въ дѣлѣ переработки металла изъ мѣстнаго сырья и на мѣстномъ топливѣ (объ этомъ будетъ сказано ниже.

Въ связи съ дѣятельностью Луганскаго завода мы имѣемъ возможность привести *первыя статистическія данныя о размѣрахъ добычи каменнаго угля Донецкаго бассейна*. Данныя эти относятся къ 1806 г. и помѣщены въ таблицахъ, приложенныхъ къ рапорту Правленія Луганскаго завода [2]) на имя Бергъ-Коллегіи отъ 10 января 1807 г. Эти таблицы содержатъ слѣдующія цыфры.

[1]) Механизмы для Луганскаго завода строилъ Гаскойнъ на Олонецкихъ зав.

[2]) Сообщ. А. П. Кеппеномъ и находится въ Совѣтѣ Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи.

Вѣдомость о каменномъ углѣ, добытомъ

	Сколько добыто		Изъ того				
			Продано			На какую сумму (рублей) По цѣнѣ 4 коп. за пудъ	Употре
			Вольнымъ		Отпущено въ Черноморскій флотъ		Въ кузницу пудовъ
	Пуды	Ф.	Пуды	Ф.	Пуды		
При Лисичьемъ Буеракѣ съ 1796 г. . . .	2.201.881	39	321.333	—	—	12,853,32	21.710
При селѣ Бѣломъ съ 1801 г. . .	126.091	—	—	—	9.318	372,72	700
Въ селѣ Новопавлов. въ 1803 г.	10.700	—	3.000	—	—	120,00	—
Въ Успенскомъ съ 1802 г. .	40.424	—	18.728	—	4.124	914,08	—
При Гундоровской станицѣ, съ 1801 г. .	39.306	19	2.489	19	4.025	260,58	475
А всего . . .	2.418.403	18	345.550	19	17.467	14.520,70	22.885

въ разныхъ мѣстахъ по 1806 годъ.

Таблица № 2.

въ расходѣ										Затѣмъ осталось на мѣстахъ къ 1805 г.	
БЛЕНО	НА ОБЖОГЪ										
На отопку казармъ пудовъ	Извести пудовъ	Кирпича пудовъ	Кокса пудовъ	Заимообразно отпущено помѣщику Штеричу пудовъ	Къ ломкѣ камня и обогрѣванія людей употребл. пудовъ	Доставлено въ заводъ					
						Пудовъ	Ф.			Пудовъ	Ф.
83.151	575	1.020	6.425	—	—	1520090	14			247.577	25
4.232	—	—	20	4.000	410	105.182	—			2.229	—
—	—	—	—	—	—	—	—			7.700	—
—	—	—	—	—	180	16.361	—			1.031	—
—	—	—	—	—	—	19.233	—			13.084	—
87.383	575	1.020	6.445	4.000	590	1660866	14			271.621	25

Таблица № 3.

Вѣдомость о добычѣ каменнаго угля при Лисичьемъ Буеракѣ и въ другихъ мѣстахъ для Луганскаго Литейнаго завода.

Добыча.

При Лисичьемъ Буеракѣ.

Каменнаго угля добыто по 1801 г. всего	829.638 п. 39 ф.
въ 1801 „	320.598 „ — „
„ 1802 „ по сентябрь мѣс.	190.100 „ — „
Итого . . .	1.340.336 п. 39 ф.
Изъ сего исключить къ вычету съ мастеровыхъ расположенной (?) по случаю оказавшагося въ 1799 г. недостатка[1])	27.080 п. 5 ф.
Затѣмъ добыто	1.313.256 п. 34 ф.
Сверхъ сего въ другихъ мѣстахъ добыто угля Изъ балки Малобѣлинькой, при Гундоровской станицѣ до	6.000 п. — ф.
На земляхъ села Бѣлаго статскаго совѣтника Штерича	12.050 „ — „

Расходъ.

Отвезено на Луганскій заводъ съ самаго открытія ломки угля въ апрѣлѣ мѣсяцѣ 1796 г. по сентябрь сего 1802 г.—*1.066.268 п. 34 ф.*

На жженіе кокса при угольной ломкѣ употреблено *29.925 пуд.*

Тамже для кузницы употреблено *6.340 пуд.*

Продано помѣщикамъ и другимъ *129.057 пуд.*

Затѣмъ на лицо быть слѣдуетъ до *18.666 пуд.*

Всего отправлено въ заводъ, употреблено при угольной ломкѣ, продано и въ наличіи *1.313.256 пуд. 34 фун.*

Всего же по 1 сентября 1802 г. въ разныхъ мѣстахъ для Луганскаго литейнаго завода добыто каменнаго угля 1.331.306 пуд. 34 фун.

[1]) Это темное и искаженное мѣсто таблицы, повидимому, надо понимать т. о.: въ 1799 г. была сдѣлана провѣрка запасовъ, причемъ обнаружилась недостача 27.080 пуд. 5 фун., каковая и была списана съ наличности.

Изъ приведенныхъ таблицъ можно сдѣлать слѣдующіе выводы.

Насколько можно разобраться въ приведенныхъ названіяхъ селеній, около которыхъ расположены каменноугольныя разработки, онѣ сосредоточивались около Луганскаго завода и обслуживали главнымъ образомъ его потребность.

Большая часть добываемаго въ то время угля получалась съ каменноугольныхъ копей, находящихся въ урочищѣ Лисичій Буеракъ (на правой сторонѣ Сѣв. Донца, въ Бахмутскомъ уѣздѣ) и принадлежащихъ казнѣ. Это была и самая старая разработка. Далѣе идетъ разработка при селѣ Бѣломъ, принадлежащая помѣщику Штеричу, въ 23 верстахъ отъ Луганскаго завода.

Среди потребителей топлива подавляющее значеніе, конечно, имѣлъ Луганскій заводъ, который получалъ топливо, гл. образомъ, съ копей при Лисичьемъ Буеракѣ. Затѣмъ, среди потребителей донецкаго минеральнаго топлива того времени обращаютъ на себя вниманіе „вольные", какъ они обозначены въ таблицѣ. Къ сожалѣнію, ни изъ таблицы, ни изъ относящихся къ ней документовъ не представляется возможнымъ выяснить, какъ слѣдуетъ, составъ этой категоріи потребителей. Очевидно, это тотъ каменый уголь, который продавался частнымъ потребителямъ [1]), въ отличіе отъ казны („Черноморскій флотъ") и казеннаго же Лисичанскаго завода со всѣми его нуждами: потребленіемъ угля на заводское дѣйствіе, на отопленіе казармъ и т. п. — Въ такомъ видѣ представлялось наше южное каменноугольное дѣло въ самомъ началѣ 19 вѣка.

Каменноугольная и антрацитовая промышленность въ 20-хъ годахъ прошлаго вѣка.

До конца 20-ыхъ годовъ 19 вѣка намъ не удалось найти сколько-нибудь полнаго и связнаго описанія

[1]) Можетъ быть, на винокуреніе и обжигъ кирпича, ибо объ его употребленіи на это кое-гдѣ упоминаютъ источники того времени.

донецкой каменноугольной промышленности. Въ 1828 году Е. Ковалевскій, занимаясь „по волѣ начальства“ развѣдками въ Донецкомъ бассейнѣ, собралъ нѣкоторый матеріалъ о положеніи донецкой каменноугольной промышленности и изложилъ результаты своего изученія въ „Горномъ Журналѣ“ за 1829 годъ (кн. I, статья „Геогностическое обозрѣніе Донецкаго горнаго кряжа“). Описаніе, представленное г. Ковалевскимъ, отличается большой краткостью, но въ виду отсутствія какихъ бы то ни было описаній донецкой каменноугольной промышленности [1]) въ это время, мы все же считаемъ необходимымъ остановиться на статьѣ г. Ковалевскаго.

По свидѣтельству Е. Ковалевскаго [2]), въ его время въ Донецкомъ бассейнѣ были открыты слѣдующія полезныя ископаемыя: каменный уголь, руды желѣзныя и свинцовыя, вмѣстѣ съ цинковыми и отчасти мѣдными, поваренная соль, алебастръ, рисовальный сланецъ, точильный, жерновой, аспидный и строительный камень.

Останавливаясь на каменноугольной промышленности, Е. Ковалевскій насчитываетъ 23 „пріиска каменнаго угля“, находящихся, преимущественно, въ Бахмутскомъ и Славяносербскомъ уѣздахъ Екатеринославской губерніи и отчасти въ Міусскомъ сыскномъ начальствѣ Войска Донского. Кромѣ казны, каменноугольнымъ дѣломъ, по описанію Е. Ковалевскаго, занимаются помѣщики и даже „казенные поселяне“, хотя ихъ немного, что, по мнѣнію г. Ковалевскаго, зависитъ отъ недостатка у нихъ познаній и капиталовъ, а также отъ недостаточности сбыта ископаемаго, которое и во времена Ковалевскаго не могло вытѣснить другіе мѣстные виды топлива: бурьянъ, камышъ, кизякъ и т. п.

[1]) Конечно, если не считать мимолетныхъ указаній по этому вопросу, которыя совершенно не даютъ связнаго представленія о положеніи промышленности.

[2]) Впослѣдствіи ставшаго Министромъ Народнаго Просвѣщенія.

Въ своемъ описаніи г. Ковалевскій упоминаетъ слѣдующія мѣсторожденія:

1) Лисичинское мѣсторожденіе, находящееся на правомъ берегу рѣки Сѣв. Донца, въ 85 верстахъ отъ Луганскаго завода и въ 40 верстахъ отъ г. Бахмута. Начало этой разработкѣ положено въ потемкинскія времена Аврамовымъ, а правильная разработка начата въ 1795 г. при Гаскойнѣ. Съ начала правильной разработки Лисичинскихъ пластовъ по 1827 годъ было добыто каменнаго угля 9.604.128 пудовъ; себѣ-стоимость этого угля, по вычисленіямъ г. Ковалевскаго—9 коп. съ пуда, доставка угля на Луганскій заводъ—15 коп. съ пуда.

У Ковалевскаго находится любопытное описаніе техническихъ способовъ разработки Лисичинскихъ мѣсторожденій:

„Съ поверхности опускается до пласта шахта, закладываемая всегда вкрестъ паденія онаго; отъ нея въ обѣ стороны проводится по простиранію пласта горизонтальный ходъ, отъ котораго на каждыхъ трехъ саженяхъ засѣкаются, по возстанію и паденію пласта, поперечные орты, соединяемые въ свою очередь продольными штреками. Т. о. продолжается выработка посредствомъ горизонтальныхъ ходовъ до тѣхъ поръ, пока не встрѣтится препятствій отъ рудничнаго воздуха. Въ семъ случаѣ опускается новая шахта или люфтшлохъ, и работы принимаютъ прежній видъ. Уголь вынимается не начисто, но значительная часть онаго остается между рудничными ходами въ столбахъ, составляющихъ т. о. естественную крѣпь. Искусственнымъ образомъ укрѣпляются однѣ только шахты, для чего употребляется большею частію дубовый лѣсъ, весьма цѣнный въ здѣшнихъ мѣстахъ. Глубина шахтъ, сообразно паденію и перегибамъ пластовъ, бываетъ отъ 17 до 35 саженъ. Онѣ служатъ для подъема угля, отлива воды, входа и выхода рабочихъ. Все сіе производится въ ящикахъ и бадьяхъ, приводимыхъ въ

дѣйствіе ручными и конными воротами, по мѣрѣ глубины шахтъ".

2) Новое мѣсторожденіе, не упоминавшееся ранѣе въ нашихъ источникахъ, но описываемое Е. Ковалевскимъ — зайцевское, находящееся въ дачахъ казеннаго села Зайцева, или Никитовки, въ 30 верстахъ отъ Бахмута и въ 111 верстахъ отъ Луганскаго завода. Это мѣсторожденіе находится въ иной каменноугольной группѣ, чѣмъ ранѣе перечисленныя старыя мѣсторожденія въ Луганско-лисичанскомъ раіонѣ.

Зайцевское мѣсторожденіе открыто въ началѣ 19 вѣка крестьянами; они разрабатываютъ уголь въ количествѣ 30—50 тысячъ пуд. въ годъ, и этотъ уголь идетъ какъ на вольную продажу, такъ и на собственное потребленіе крестьянъ. Е. Ковалевскій (а послѣ него, какъ мы увидимъ ниже, и Ле-Пле) придаетъ большое значеніе этому мѣсторожденію: „сіе мѣсторожденіе можетъ быть весьма важно, какъ по отличнымъ качествамъ заключающагося въ немъ угля, такъ и по близкому нахожденію его къ границамъ Слободско-Украинской губерніи, которая удобно можетъ довольствоваться изъ него каменнымъ углемъ, при учрежденіи правильной разработки". Эта производительная способность даннаго каменноугольнаго района находилась, однако, въ потенціальномъ состояніи до проведенія желѣзныхъ дорогъ.

Остальныя два каменноугольныя мѣсторожденія, упоминаемыя Е. Ковалевскимъ и отдѣльно описанныя имъ, встрѣчались намъ и въ источникахъ, относящихся къ началу 19 вѣка и ранѣе использованныхъ нами. Это—

3) Бѣлянское мѣсторожденіе уже упомянутаго нами помѣщика Штерича, открытое въ 1798 году и находящееся въ 23 верстахъ отъ Луганскаго завода. По сообщенію Е. Ковалевскаго, за время 1801—1806 г.г. средняя ежегодная добыча каменнаго угля этого мѣсторожденія составляла

около 100.000 пудовъ [1]). Послѣ 1806 года добыча каменнаго угля была надолго прекращена, и лишь въ послѣднее время, передъ обслѣдованіемъ Е. Ковалевскаго, добыча была возобновлена, причемъ добывается до 25.000 пудовъ, при цѣнѣ на мѣстѣ 20—25 коп.

4) Успенское мѣсторожденіе помѣщика Шевича, въ 25 верстахъ отъ Луганскаго завода. Открыто въ 1800 году, за время съ 1803 до 1827 года было добыто 903.476 пуд., при себѣ—стоимости 6 коп. По соображеніямъ г. Ковалевскаго, ежегодная добыча угля на этомъ мѣсторожденіи можетъ быть доведена до 150.000 пудовъ, при себѣ-стоимости 5 копѣ., съ доставкой на Луганскій заводъ—7 коп. Успенскія разработки переданы ихъ владѣльцемъ казнѣ, для надобностей Луганского завода,

Кромѣ этихъ мѣсторожденій г. Ковалевскій упоминаетъ еще слѣдующія: при буеракѣ Орловскомъ, около Лисичинскихъ мѣсторожденій; по рѣкѣ Луганчику; близь казенныхъ селеній Городища и Калиновой; въ дачахъ помѣщичьихъ селъ и деревень Краснаго Кута, Адріанополя, Ящикова. Павловки, Долгинькаго, Ровеньковъ, Троицкаго и др. Нѣкоторыя изъ этихъ мѣсторожденій, несомнѣнно, очень стараго происхожденія и были извѣстны еще во времена потемкинскія; такъ, мѣсторожденіе при деревнѣ Адріанополѣ упоминается въ бумагахъ, полученныхъ Гаскойномъ въ 1793 г. изъ канцеляріи графа Зубова, когда Гаскойнъ отправлялся по приказанію Зубова „для осмотра рудяныхъ признаковъ южнаго края“; бумаги эти относятся къ 1790 и 1791 г.г. Съ другой стороны, среди упоминаемыхъ Е. Ковалевскимъ мѣсторажденій мы встрѣчаемъ нѣкоторыя. выходящія изъ предѣловъ района Луганскаго завода. первоначальнаго района донецкой каменноугольной промышленности. Къ числу такихъ новыхъ мѣсторожденій надо отнести:

[1]) По исчисленіямъ вышеприведенной таблицы въ этомъ мѣсторожденіи было добыто угля съ 1801 по 1806 г.—126.091 пуд.

уже упомянутое нами зайцевское мѣсторожденіе, затѣмъ краснокутское, должинское. калиновское (каменноугольная группа рѣкъ Міуса и Крынки, по классификаціи Ле-Пле). Это показываетъ территоріальное распространеніе донецкой каменноугольной промышленности, сравнительно съ ея положеніемъ въ началѣ вѣка.

Къ сожалѣнію, описаніе Е. Ковалевскаго, какъ уже было упомянуто выше, отличается краткостью, недостаточностью и отсутствіемъ цыфръ, дающихъ представленіе о размѣрахъ добычи каменнаго угля Донецкаго Бассейна, благодаря чему не представляется возможнымъ сравнить размѣры этой промышленности во время Е. Ковалевскаго и въ началѣ 19 вѣка.

Положеніе южной горной и горнозаводской промышленности въ концѣ 30-хъ годовъ 19 вѣка. [1])

Совершенно иной характеръ носитъ то подробное „изслѣдованіе каменноугольнаго Донецкаго бассейна“, которое было произведено въ 1837—1839 г.г., по расположенію А. Н. Демидова, главнымъ горнымъ инженеромъ и профессоромъ въ горной парижской школѣ, Ле-Пле, и было переведено на русской языкъ въ 1854 г. проф. Щуровскимъ.

Цѣль экспедиціи, снаряженной А. Н. Демидовымъ, въ предисловіи къ названному сочиненію объяснена такимъ образомъ:

> „А. Н. Демидовъ, предпринявши съ огромными средствами изслѣдованіе южной Россіи, имѣлъ ввиду преимущественно заняться рѣшеніемъ промышленнаго вопроса, которому изрѣченіе Петра Великаго сообщило интересъ національный [2]).

[1]) Мы опускаемъ здѣсь описаніе угольныхъ мѣсторожденій Екатеринославской губерніи, данное Любимовомъ въ „Горномъ Журналѣ“ 1833 г. кн. 10. Это описаніе также неполно и отдѣлено всего нѣсколькими годами отъ почти исчерпывающаго описанія Ле-Пле.

[2]) Здѣсь имѣется ввиду приведенная выше историческая фраза Петра Великаго о каменномъ углѣ.

Развитіе торговли на Черномъ морѣ, въ началѣ текущаго столѣтія, и политическое, такъ сказать, значеніе каменнаго угля, пріобрѣтенное имъ вмѣстѣ съ новѣйшими приложеніями паровыхъ машинъ, направили къ этой части Имперіи общее вниманіе и правительства, и мѣстныхъ начальствъ въ такой степени, какъ никогда еще не бывало. Главный вопросъ состоялъ въ томъ, чтобы опредѣлить количество и качество минеральнаго богатства, заключающагося въ каменноугольныхъ пластахъ, омываемыхъ Донцомъ, и изыскать способы къ выгодной ихъ разработкѣ на будущее время".

Чрезвычайно цѣнное, можно сказать единственное въ своемъ родѣ, сочиненіе Ле-Пле распадается на пять главъ: топографія, геологія Донецкаго бассейна, мѣсторожденія каменнаго угля и желѣзныхъ рудъ, заключенія относительно настоящаго состоянія и будущности минеральной промышленности въ Донецкомъ кряжѣ, и, наконецъ, пятая глава о химическихъ анализахъ донецкаго угля.

Для нашихъ цѣлей, цѣлей экономическаго изслѣдованія, имѣетъ наибольшее значеніе глава третья, содержащая описаніе мѣсторожденій каменнаго угля и желѣзныхъ рудъ, и очень интересная четвертая глава—о будущности горной промышленности Донецкаго бассейна. Интересны также дополнительныя замѣчанія Ле-Пле о положеніи каменноугольной промышленности въ 1850 году и приложеніе переводчика о желѣзномъ производствѣ Донецкаго края.

На стр. 225 труда Ле-Пле содержится большая *„общая таблица мѣсторожденій и слоевъ каменнаго угля, образующихъ восемь каменноугольныхъ группъ Донецкаго кряжа"*. Тѣ основныя экономическія свѣдѣнія о донецкой каменноугольной промышленности, рынкахъ сбыта ея продуктовъ и т. п., которыя находятся въ этой таблицѣ, сводятся къ слѣдующему:

1. Каменноугольная группа Верхняго Донца, заключающая въ себѣ Петровское мѣсторожденіе, подлѣ Петровской слободы. Среднее годовое производство— 100.000 пудовъ, причемъ добытый уголь продается на мѣстѣ по 3—4 коп. за пудъ или сбывается въ Харьковъ и Чугуевъ за 120 верстъ. Уголь употребляется на ковку желѣза, жженіе извести и домашнее отопленіе.

2. Каменноугольная група Лисичьей Балки, включающая мѣсторожденія, ниже лежащія по теченію Сѣвернаго Донца, сравнительно съ Петровскимъ мѣсторожденіемъ, а именно: Привольное, Лисичья Балка, Терентьево, Орловская Балка, Верхнее и Николаевка. Это наиболѣе старый центръ разработокъ каменнаго угля Донецкаго бассейна, мѣсто дѣятельности Гаскойна и первыхъ работниковъ въ области донецкой каменноугольной промышленности. Примѣнительно къ теперешней географіи Донецкаго бассейна, это—Лисичанскій районъ, въ то время первый по добычѣ районъ, дающій 450.000 пуд въ годъ. Уголь этого мѣсторожденія преимущественно употребляется на переплавку чугуна и обработку желѣза на Луганскомъ заводѣ, на выпарку славянскихъ соляныхъ разсоловъ, на ковку желѣза, жженіе извести и домашнее отопленіе въ окрестности. Изъ этого района уголь отправляли водой по Донцу, на баркахъ, въ Таганрогъ и Керчь (о чемъ подробно будетъ сказано ниже).

Эти опыты, осуществлявшіе раннія предположенія Гаскойна, съ самаго начала столкнулись съ двумя препятствіями. Первое изъ нихъ, извѣстное еще и Гаскойну, несудоходное состояніе Сѣвернаго Донца, не вполнѣ устранено еще и въ настоящее время. Второе препятствіе, обнаружившее свое дѣйствіе при первомъ прикосновеніи донецкаго угля къ южному побережью, впервые обнаружено Ле-Пле. Это конкурренція англійскаго угля съ донецкимъ на южноморскомъ побережьѣ. Со времени Ле-Пле идея вытѣсненія

иноземнаго угля отечественнымъ съ рынка Чернаго и Азовскаго морей становится основной и любимой идеей почти всѣхъ авторовъ, писавшихъ о донецкой каменноугольной промышленности. Главнымъ средствомъ борьбы съ англійскимъ углемъ признавалось наложеніе таможенной пошлины на него, что было осуществлено впослѣдствіи, въ 80-хъ годахъ девятнадцатаго вѣка при большомъ содѣйствіи Съѣздовъ горнопромышленниковъ юга Россіи.

По данному вопросу Ле-Пле замѣчаетъ (стр. 231):

„Учрежденіе правильной навигаціи по Донцу могло бы придать довольно значительную важность этимъ копямъ и другимъ, принадлежащимъ къ той же группѣ, если бы требовалось большее количество угля на Черномъ и Азовскомъ моряхъ и особенно если бы онъ не встрѣчалъ тамъ соперничества съ англійскимъ углемъ. Дѣйствительно, замѣчательно, что англійскій уголь, *привозимый ввидѣ балласта въ Черное море*[1]), продается по 4,10 фр. за 100 кил. (19 коп. сер. за пудъ) въ Одессѣ; между тѣмъ какъ онъ почти то же стоитъ въ нижне-сенскомъ департаментѣ“.

3. Каменноугольная группа р. Лугани, включающая мѣсторожденія: Аннинское, Голубовское, Комиссаровское, Еленовское, Долгая Балка, Сабожурское, Грачевка, Павловское, Танталовка, Городище, Адріанополь, Ящиково, Желѣзновка, Константиновка, Михайловское, Бѣлое, Успенское и Георгіевское. Изъ перечисленныхъ мѣсторожденій только въ шести показана производительность каменнаго угля, на общую годовую сумму 81.700 пуд.

Это-теперешній Алмазный районъ. Нѣкоторыя изъ упомянутыхъ разработокъ-стараго происхожденія, упоминаются уже въ концѣ 18 и началѣ 19 вѣка, напр. Бѣлое, Успенское.

---

[1]) Курсивъ нашъ П. Ф.

Во времена Ле-Пле рыночное значеніе углей этого района опредѣлялось такимъ образомъ:

„Главнѣйшее употребленіе: на переплавку чугуна и обработку желѣза на Луганскомъ заводѣ; на ковку желѣза въ сферѣ самихъ разработокъ или въ недалекомъ отъ нихъ разстояніи; рѣже-на жженіе извести и домашнее отопленіе. Вся перевозка производится сухимъ путемъ; мѣсторожденія этой группы отдѣлены отъ Донца мѣловыми осадками, и потому не вѣроятно, чтобы въ скоромъ времени они могли имѣть болѣе экономическія средства для отправленія своихъ произведеній. Естественное потребленіе ихъ, повидимому, должно ограничиться самою страною, отличающеюся сельскохозяйственной промышленностью; со временемъ, вѣроятно, они получатъ гораздо большее развитіе, употребивъ каменный уголь для винокуренія, пивоваренія, для свекловично-сахарныхъ заводовъ и пр. и пр.“ (стр. 234—235).

4 и 5) Слѣдующія двѣ группы, указанныя Ле-Пле—группы рѣкъ Луганчика и Каменки—не имѣли во времена Ле-Пле разрабатываемыхъ мѣсторожденій, да и въ наше время промышленное значеніе ихъ невелико.

6) Совершенно иначе придется отнестись къ слѣдующей группѣ Нижняго Донца, включающей мѣсторожденія Екатерининское, Нижне-Серебряковское, Дѣдовское, Рубежное, Погорѣловское, Садковское, Голубиное, Верхне-Кундручіевское, Бронницкое, Крестовское, Кринское, Керчинское, Оврагъ Бургуста, Мокрологское, Даниловское, Кадамовское, Грушевское, Незвитое.

Это—восточная антрацитовая часть Донецкаго бассейна. [1]) Производительность ея во время Ле-Пле опредѣ-

[1]) Этотъ уголь былъ извѣстенъ еще Оливіери, см. его отчетъ въ „Горномъ Журналѣ“, 1828 г. кн. 6.

лялась всего въ 21.295 пуд. и хотя Ле-Пле и предвидѣлъ, что этотъ районѣ будетъ быстро развиваться, но все же исторія донецкой каменноугольной промышленности въ 40-хъ годахъ (какъ это будетъ изложено ниже и какъ въ этомъ впослѣдствіи убѣдился самъ Ле-Пле) показала, что единственно этотъ районъ обнаружилъ очень сильное развитіе.

Рынокъ углей этого района Ле-Пле опредѣляетъ такимъ образомъ. Товаръ отправляется сухопутно на Луганскій заводъ, въ главные города Нижняго Дона: Новчеркасскъ, Старочеркасскъ, Ростовъ, Нахичевань и во всѣ мѣста, сосѣднія съ разработками. Главное употребленіе этого антрацита—на ковку въ кузницахъ, но были успѣшные спыты примѣненія поповскаго антрацита для переплавки чугуна въ вагранкахъ.

Ле-Пле съ интересомъ останавливается на идеѣ воднаго транспорта грушевскихъ антрацитовъ на южно-морское побережье (идеѣ, получившей впослѣдствіи столь блестящее осуществленіе) и замѣчаетъ по этому вопросу слѣдующее:

> „Здѣшніе антрациты, подобно сѣверо-американскимъ, могли бы способствовать развитію пароходства на Дону и въ ближайшихъ моряхъ, Азовскомъ и Черномъ; при увеличенномъ сбытѣ произведеній легко было бы отправлять ихъ съ большею экономіею противу нынѣшнихъ средствъ по Донцу, Дону и ихъ притокамъ Грушевкѣ, Кундріучѣ и др.“ (стр. 266—267.)

Любопытное замѣчаніе дѣлаетъ Ле-Пле по поводу Грушевскихъ разработокъ. Казаки дер. Поповской, на правомъ берегу р. Грушевки, закладываютъ на своихъ земляхъ шахты въ 5-7 саж. глубиной и отдаютъ ихъ „постороннимъ работникамъ“, какъ выражается Ле-Пле на условіяхъ *испольной разработки,* причемъ такой испольный работникъ зарабатываетъ 1—1½ руб. сер. въ день. „Шахта въ 6 саж. глубины часто обходиться около 275 руб. сер., считая тутъ и приборъ для извлеченія угля“. (стр. 275).

Остальныя двѣ каменноугольныя группы, упоминаемыя Ле-Пле, относятся къ южной и западной частямъ Донецкаго Кряжа. Это

7) Каменноугольная группа рѣкъ Міуса и Кринки, включающая мѣсторожденія: Краснаго Кута, Вишневецкое, Должинское, Мартыновское, Зуевка, Харжицко-Троицкое, Калиновый оврагъ, Алексѣевское, Яновское, съ общей годовой производительностью 24.550 пудовъ. Разработка мѣсторожденій этой группы началась, сравнительно, недавно. Уголь поступаетъ на топки подъ паровыми машинами (напр. Краснокутской суконной фабрики), на ковку желѣза и на домашнее отопленіе въ сосѣднихъ мѣстностяхъ.

Рѣки Міусъ и Кринка, прорѣзывающія этотъ районъ и несущія свои воды прямо въ Азовское море, не могутъ служить транспортнымъ средствомъ для отправки каменнаго угля на побережье этого моря „по причинѣ частыхъ быстринъ и множества изгибовъ, представляемыхъ этими рѣками ниже каменноугольныхъ мѣсторожденій“ (стр. 277).

На Краснокутскихъ выработкахъ этого района также практикуется испольная добыча угля.

8) Послѣдняя каменноугольная группа рѣкъ Кальміуса и Торца, включающая мѣсторожденія: Желѣзное, Зайцево, Щербиновка, Александровка, оврагъ Камышеватый, Бешево, оврагъ Данилевъ и ручей Сухой Яли, съ общей производительностью 200.000 пуд. въ годъ. Нѣкоторыя изъ этихъ мѣсторожденій, напр. Зайцевскія, стали разрабатываться въ началѣ 19 столѣтія. Каменный уголь поступаетъ на ковку желѣза.

Свою характеристику этого района Ле-Пле заканчиваетъ такими пророческими словами:

„Весьма возможно, что развѣдки, надлежащимъ образомъ направленныя, могутъ открыть другія мѣсторожденія, гораздо значительнѣйшія тѣхъ, какія теперь извѣстны. Жаль,

если большое растояніе отъ главныхъ навигаціонныхъ путей замедлитъ развитіе угольныхъ разработокъ этой группы, скрывающей, вѣроятно, самое главное богатство Донецкаго края".

Приведенный обзоръ каменноугольныхъ группъ, въ сопоставленіи съ данными 1806 года, показываетъ значительное распространеніе площади разработки каменнаго угля въ Донецкомъ бассейнѣ. Сосредоточиваясь ранѣе въ районѣ Луганскаго завода, разработка каменнаго угля захватила теперь южный, юго-восточный и западный районъ бассейна.

Теперь мы приведемъ таблицу итожныхъ данныхъ о производительности всѣхъ восьми каменноугольныхъ группъ. въ сопоставленіи съ той ихъ возможной производительной способностью, которую онѣ, по предположеніямъ Ле-Пле, могли бы пріобрѣсти. „если съ одной стороны небольшое возвышеніе продажной цѣны на мѣстѣ, а съ другой достаточное расширеніе сбыта окажутъ донецкимъ каменноугольнымъ разработкамъ то поощреніе, въ которомъ онѣ теперь нуждаются" (Ле-Пле, цит. соч., стр. 337).

Эти данныя въ таблицѣ будутъ сопоставлены съ приводимыми Ле-Пле (стр. 541) цыфровыми свѣдѣніями о потребленіи донецкаго каменноугольнаго топлива различными категоріями потребителей и (нѣсколько забѣгая впередъ) съ цыфрами дѣйствительной добычи каменнаго угля въ 1850 году, показывающими, насколько оправдались предположенія Ле-Пле о возможной производительности каменноугольныхъ мѣсторожденій, обслѣдованныхъ имъ въ 1839 году. Эти свѣдѣнія, приводимыя въ нижепомѣщаемой таблицѣ, представляютъ интересный систематическій сводъ общихъ цифровыхъ данныхъ о добычѣ каменноугольной промышленности Донецкаго бассейна въ то время.

Таблица № 4-й.

Группы каменноуг. мѣсторожденіи	Годовая добыча въ 1839 году (пудовъ)	Возможная добыча каменноуг. копейДонецк. басс. въ случ. достат. сбыта (пудовъ)	Годовая добыча въ 1850 году (пудовъ)	КАТЕГОРІИ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ	Потребл. донец. каменнаго угля въ 1839 году (пудовъ)
I .	100.000	610.000	100.000	Обработка чугуна и желѣза на Луган. зав.	410.000
II .	449.400	3.843.000	340.000		
III .	81.900	4.270.000	250.000	Обработ. жел. въ кузницахъ	269.100
IV .	—	1.342.000	--	Нагрѣв. котл. .	67.500
V .	--	732.000	—	Домашнее отоплен. въ город.	57.500
VI .	21.200	2.318.000	2.520.000		
VII .	24.400	915.000	30.000	Жженіе извести, алебаст.	54.200
VIII .	199.700	5.490.000	300.000	Пароходст. по Черн. и Азов. морямъ . . .	18.300
Итого	876.600	19.520.000	3.540.000		876.600

Если сопоставить первую и послѣднюю графы этой таблицы—о добычѣ и потребленіи каменнаго угля въ 1839 г. —и сравнить полученные выводы съ тѣми, которые можно сдѣлать на основаніи данныхъ 1806 года, помѣщенныхъ въ ранѣе напечатанной таблицѣ, можно притти къ нижеслѣдующимъ положеніямъ.

Въ общей суммѣ потребленія каменноугольнаго топлива Донецкаго бассейна въ 1839 году потребленіе Луганскаго завода все еще играетъ крупную роль—около 47% общей суммы потребленія, тогда какъ въ 1806 году этотъ процентъ былъ гораздо выше—73%[1]). Слѣдовательно, „вольный" рынокъ игралъ въ 1806 г. несравненно меньшую роль,

[1]) Если считать все потребленіе завода по даннымъ вышеприведенной таблицы, а именно 1.660.866+590+6.445+1.020+575+87.383+22.885=1.779.764 пуд.

чѣмъ въ 1839 г., и это, конечно, находится въ связи съ возникновеніемъ и развитіемъ новыхъ каменноугольныхъ районовъ, болѣе отдаленныхъ отъ Луганскаго завода.

Съ другой стороны, потребленіе флота въ 1806 году выражалось цыфрой меньше 1% общей величины потребленія, а въ 1839 году—уже 2% ея.

Такимъ образомъ уже въ 1839 году явственно обнаружился тотъ процессъ *исхода донецкаго минеральнаго топлива изъ тѣснаго района мѣстнаго потребленія*, который характеризуетъ также и переживаемый нами періодъ эволюціи донецкой каменноугольной промышленности.

Интересно сопоставить предположенія Ле-Пле о возможномъ развитіи производительной способности различныхъ каменноугольныхъ районовъ Донецкаго бассейна съ дѣйствительнымъ развитіемъ ихъ добычи въ 1850 году. Какъ можно усмотрѣть изъ приведенной таблицы, предположительныя цифры Ле-Пле далеко не оправдались въ 1850 году, и лишь шестая группа антрацитовыхъ разработокъ въ 1850 году дала добычу, превосходящую предположенія Ле-Пле.

Этотъ вопросъ вводитъ насъ въ кругъ разсужденій четвертой главы труда Ле-Пле („заключенія относительно настоящаго состоянія и будущности минеральной промышленности въ Донецкомъ кряжѣ"), гдѣ этотъ изслѣдователь приводитъ много фактовъ по интересующему насъ вопросу и кромѣ того высказываетъ много интересныхъ для того времени сужденій по вопросу о значеніи и будущности Донецкаго бассейна.

Вообще мы должны оговориться, что мы подробно останавливаемся на сочиненіи Ле-Пле ввиду того, что это—первая по времени систематическая и цифровая характеристика Донецкаго бассейна. Особенно интересны тѣ соображенія,

которыя мы находимъ въ трудѣ Ле-Пле по вопросу о рынкахъ сбыта[1]).

Ле-Пле раздѣляетъ всѣ возможные рынки сбыта донецкаго каменнаго угля на двѣ большія группы: мѣстный рынокъ и побережье Азовскаго и Чернаго морей.

Общее заключеніе нашего автора о перспективахъ мѣстнаго рынка сбыта—неблагопріятное. Потребленіе каменнаго угля для домашняго отопленія, металлическаго производства, жженія извести и алебастра, для винокуренныхъ, салотопеныхъ и др. заведеній, конечно, будетъ прогрессировать, но, какъ говоритъ Ле-Пле, „я не думаю, чтобы тамъ, при исключительномъ преобладаніи земледѣльческой промышленности и при томъ характерѣ народнаго быта, который еще надолго останется господствующимъ, потребленіе каменнаго угля увеличивалось съ замѣтною быстротою“ (стр. 367).

Конечно, довольно вѣрнымъ показателемъ возможности распространенія минеральнаго топлива является густота населенія. Съ этой точки зрѣнія Екатеринославская губернія не могла быть отнесена къ числу густо-населенныхъ губерній, а Область Войска Донского надо признать совершенно мало населенной. По даннымъ „Россіиской Статистики“ Зябловскаго (ч. II, СПБ. 1842 г., стр. 169—170), относящимся приблизительно къ тому времени, вопросъ о густотѣ населенія различнихъ губерній и областей Россіи представляется въ слѣдующемъ видѣ:

[1]) Къ сожалѣнію, внутренняя и соціальная сторона отношеній въ донецкой каменноугольной промышленности (строеніе предпріятія и капитала, отношенія труда и капитала) почти совершенно не затронута у Ле-Пле, равно какъ и у большинства послѣдующихъ изслѣдователей, интересовавшихся больше геологической, технической и коммерческой стороной дѣла.

ЗВАНІЕ ГУБЕРНІЙ	Количество душъ на кв. милю
Калужская губернія, есть самая народонаселенная, въ ней болѣе	2.500
Тульская	2.430
Московская	2.320
Курская	2.300
Польскія воеводства круглымъ числомъ	1.940
Орловская губернія	1.880
Подольская	1.883
Рязанская	1.778
Ярославская	1.600
Нижегородская	1.600
Черниговская	1.425
Кіевская	1.370
Слободско-Украинская	1.338
Тамбовская	1.325
Полтавская	1.270
Бѣлостокская область	1.250
Владимірская губернія	1.240
Пензенская	1.209
Казанская	1.050
Тверская	1.000
Губерніи: Волынская, Минская, Гродненская, Воронежская, Екатеринославская, Лифляндская, Псковская, Симбирская, С.-Петербургская, Курляндская, Эстляндская, Бессарабская область отъ	950 до 800
Костромская, Вятская, Грузія съ Мингреліею, Гуріею и Абхазіею и губернія Новгородская отъ	500 „ 300
Великое княжество Финлядское, губерніи: Саратовская, Пермская, Оренбургская, Тавричиская съ землею Черноморскаго войска, отъ	266 „ 125
Губерніи: Вологодская, Олонецкая, Кавказская область и земля Донского войска отъ	100 „ 70
Астраханская	30
Тобольская	24
Омская область	20
Томская губернія	9
Енисейская	8
Иркутская	4

Конечно, при такой слабой густотѣ населенія въ Екатеринославской губерніи и Области Войска Донского, свидѣтельствующей о не-промышленномъ характерѣ ихъ, трудно было расчитывать на распространеніе тамъ минеральнаго топлива.

При анализѣ вопроса о возможномъ расширеніи рынковъ сбыта донецкаго топлива, прежде всего (и совершенно правильно) Ле-Пле останавливается на тогдашнихъ средствахъ транспортированія каменноугольныхъ грузовъ. Водныя перевозки каменнаго угля могутъ имѣть для Донецкаго бассейна весьма второстепенное значеніе, т. к. „каменноугольныя разработки, будучи разсѣяны по всей поверхности Донецкаго Кряжа, не имѣютъ почти никакого прикосновенія къ этимъ двумъ судоходнымъ рѣкамъ“ (Донцу и Дону).

Въ вопросѣ о сухопутномъ транспортѣ Ле-Пле приходитъ къ парадоксальному заключенію, опровергаемому послѣдующими авторами и опровергнутому дальнѣйшимъ развитіемъ промышленности, а именно что „сухопутный перевозъ тяжестей въ южной Россіи никогда не можетъ сдѣлаться дешевле настоящаго“, что расходы перевозки на волахъ „гораздо дешевле той таксы, какая установлена на желѣзныхъ дорогахъ въ западной Европѣ“ (стр. 365).

На стр. 401 Ле-Пле, путемъ различныхъ выкладокъ, приходитъ къ вычисленію средняго фрахта при перевозкѣ угля на волахъ въ 11 сантимовъ за 1000 килограммовъ на каждый километръ, т. е. приблизительно $^{3}/_{50}$ коп. съ пуда и версты, въ то время какъ первые Съѣзды горнопромышленниковъ юга Россіи, несмотря на крайне хаотичное состояніе въ то время желѣзнодорожныхъ тарифовъ у частныхъ желѣзныхъ дорогъ, очень успѣшно боролись за тарифъ въ $^{1}/_{50}$ и даже $^{1}/_{60}$ коп.

Затѣмъ, переходя отъ вопроса о перевозочныхъ средствахъ къ анализу различныхъ группъ потребителей, Ле-

Пле такъ же пессимистически и также неудачно отрицаетъ возможность индустріализаціи нашего горнопромышленнаго юга:

„До сихъ поръ мануфактурныя заведенія упрочили свое существованіе въ другихъ частяхъ Имперіи, по близости населеннѣйшихъ городовъ. Это явленіе сообразно и съ общимъ ходомъ цивилизаціи, и со всѣми экономическими законами, подъ вліяніемъ которыхъ вездѣ распредѣляется промышленное населеніе. Нельзя предполагать, чтобъ эти законы когда нибудь измѣнились, и поэтому нельзя ожидать, чтобъ обширные фабрики и заводы, имѣющіе предметомъ выработку тканей и приготовленіе металлическихъ издѣлій, когда нибудь оставили окрестности Москвы, Тулы и Нижняго Новгорода и основались въ Донецкомъ кряжѣ. Даже нѣтъ никакого повода думать, чтобъ примѣръ, поданный правительствомъ при основаніи Луганскаго завода, нашелъ въ скоромъ времени подражателей въ такой странѣ, въ которой для земледѣлія остается еще такъ много дѣла на почвѣ, отличающейся необыкновеннымъ плодородіемъ“ (стр. 367—368).

Всѣ эти разсужденія были бы правильны, если бы не было желѣзныхъ дорогъ, въ значительной степени упразднившихъ значеніе „населеннѣйшихъ городовъ“ и способствовавшихъ индустріализаціи нашего горнопромышленнаго юга.

Гораздо болѣе правильными представляются взгляды Ле-Пле по вопросу о домашнемъ потребленіи топлива.

Ле-Пле, на основаніи данныхъ французской статистики за 1838 годъ, констатируетъ, что во Франціи расходъ минеральнаго топлива для домашняго отопленія составляетъ около 25% общей суммы его потребленія. У насъ, въ Россіи, по личнымъ наблюденіямъ Ле-Пле, растетъ потребле-

ніе донецкаго каменнаго угля въ домашнемъ быту: „я имѣлъ даже случай замѣтить лично въ 1837 году, что въ Новочеркасскѣ, Ростовѣ, Нахичивани и т. д. даже во многихъ деревняхъ, прилежащихъ къ каменноугольнымъ разработкамъ, обнаруживается явное стремленіе замѣнить растительное топливо въ домашнемъ употребленіи каменнымъ углемъ“ (стр. 368—369). Объясняется это, конечно, разностью цѣнъ древеснаго и минеральнаго топлива: на стр. 370 книги Ле-Пле находится интересное *сравненіе теплотворной способности одинаковыхъ количествъ древеснаго топлива и каменнаго угля и ихъ цѣны*:

100 килограммъ ($6^1/_{10}$ пуд.) каменнаго угля среднимъ числомъ стоятъ	2,75 фр. (69 коп. сер.).
200 килограммъ ($12^1/_5$ пуд.) дровъ, равносильныхъ 100 килограммъ каменнаго угля, стоятъ	3,29 фр. ($82^1/_4$ коп. сер.)[1]

Но несмотря на это, особенныя обстоятельства задерживаютъ этотъ процессъ вытѣсненія древеснаго топлива минеральнымъ. Крестьяне въ селахъ и деревняхъ все же топятъ свои хаты преимущественно кизякомъ, камышомъ и бурьяномъ, собирая его близь своихъ деревень безплатно, „не издерживая на этотъ предметъ ничего, кромѣ личнаго труда, для котораго впрочемъ и не бываетъ лучшаго назначенія“. Вообще же въ домашнемъ быту имѣетъ силу привычка именно къ древесному, а не минеральному топливу, причемъ первое имѣетъ и нѣкоторыя удобства, напр. дрова можно скоро зажечь и потушить для приготовленія пищи, чего нельзя сдѣлать съ минеральнымъ топливомъ.

[1]) По другимъ источникамъ цѣна древеснаго топлива еще выше. „Въ нѣкоторыхъ городахъ Екатеринославской губерніи жители оныхъ за сто сноповъ камыша, котораго для отопки одной голландской печи едва достаточно бываетъ на двадцать дней, платятъ по сто двадцать рублей“. Оливіери „Геогностическое описаніе изслѣдованій, произведенныхъ въ 1828 г. по берегамъ рѣкъ: Дона и Донца и впадающихъ въ оные рѣкъ“ („Горный Журналъ“, 1830 г., кн. 2). Повидимому, эта цыфра грѣшитъ преувеличеніемъ.

Что касается доменнаго производства, какъ потребителя топлива, то хотя Ле-Пле и не отрицаетъ возможности организовать на югѣ Россіи выплавку чугуна изъ мѣстныхъ рудъ, но онъ сомнѣвается въ возможности развитія такого производства на югѣ Россіи. Онъ не знаетъ въ Донецкомъ бассейнѣ ни одной мѣстности, гдѣ можно было бы соединить оба матеріала (каменный уголь и желѣзную руду), необходимые для выплавки чугуна. Въ частности, что касается Луганскаго завода, то, по мнѣнію Ле-Пле, положеніе его чрезвычайно не выгодное: онъ находится „вдали отъ желѣзныхъ рудъ и каменноугольныхъ мѣсторожденій Лисичьей Балки и Торца, въ сторонѣ отъ судоходной части Донца и на большомъ разстояніи отъ Дона и Азовскаго моря".

Чтобы докончить картину, Ле-Пле сообщаетъ любопытный фактъ, имѣвшій мѣсто въ его время: оказывается, въ то время на южныхъ рынкахъ съ большимъ успѣхомъ сбывались произведенія сибирскихъ заводовъ [1]), которыя, несмотря на провозъ около 3.000 верстъ, не только по дешевой цѣнѣ продавались на придонскихъ рынкахъ, но могли даже весьма выгодно соперничать съ англійскимъ желѣзомъ въ Европейской и Азіатской Турціи (стр. 384).

Ле-Пле писалъ въ то время, когда еще не былъ открытъ Криворогскій рудный районъ и когда простительно было не учесть значенія желѣзныхъ дорогъ, какъ фактора, соединяющаго руду съ углемъ для надобностей металлургической промышленности.

Надъ проблемой созданія металлургической промышленности, какъ крупнаго рынка топлива, упорно работала горнопромышленная мысль въ 80-хъ годахъ девятнадцатаго вѣка, и расцвѣтъ южной металлургіи въ девятидесятыхъ годахъ прошлаго вѣка доказалъ, что проблема эта была разрѣшена очень хорошо.

---

[1]) Такъ въ то время назывались уральскіе заводы.

Гораздо болѣе благопріятны заключенія Ле-Пле относительно будущности черноморскаго рынка сбыта донецкаго минеральнаго топлива.

Во второй половинѣ 20-хъ годовъ минеральное топливо было совершенно почти неизвѣстно на побережьѣ Чернаго и Азовскаго морей, а въ 1839 г. по приблизительному исчисленію Ле-Пле потребленіе этого района выражалось очень солидной для того времени цыфрой 549.000 пудовъ.

Причина этого—колоссальный экономическій ростъ этого края: „неимовѣрные успѣхи земледѣлія въ Понтійской степи въ послѣднее время и умноженіе городского населенія въ приморскихъ городахъ, каковы: Одесса, Херсонь, Ѳеодоссія, Керчь, и т. п.“ (Ле-Пле, цит. соч., стр. 387). Ниже мы покажемъ, какъ этотъ экономическій подъемъ юга стимулировалъ развитіе гл. образомъ грушевской антрацитовой промышленности. Теперь же отмѣтимъ интересный фактъ, рельефно выступающій въ исторіи донецкой каменноугольной промышленности этого періода: расцвѣтъ донецкой каменноугольной, и въ частности грушевской антрацитовой промышленности обязанъ росту заграничной торговли южныхъ портовъ, и притомъ главнымъ образомъ росту хлѣбной торговли, связанной съ процвѣтаніемъ земледѣлія на югѣ Россіи. Говоря коротко, въ данномъ случаѣ *ростъ сельскохозяйственной промышленности и торговли способствовалъ подъему и оживленію каменноугольной промышленности.*

Здѣсь мы считаемъ умѣстнымъ сдѣлать нѣкоторое отступленіе отъ нашей основной темы и представить *характеристику экономическаго роста нашихъ южныхъ портовъ.* Чтобъ не удлиннять этой части нашей работы, мы считаемъ достаточнымъ выяснить этотъ вопросъ на примѣрѣ *города Одессы.*

Древній Гаджибейскій замокъ, взятый русскими войсками въ 1789 году, былъ переименованъ въ 1795 года въ

Одессу, и въ томъ же году было положено начало отпускной торговлѣ хлѣбомъ, столь способствовавшей экономическому росту и процвѣтанію Одессы. По словамъ К. Смолянинова[1]).

„Хорошій урожай сего года доставилъ возможность правительству давать частныя разрѣшенія на отпускъ зернового хлѣба за границу и тѣмъ положить начало отпускной заграничной торговлѣ, долженствовавшей въ послѣдствіи развиться въ столь огромныхъ размѣрахъ и быть главнымъ двигателемъ настоящаго благосостоянія и богатства города“ (стр. 359).

Въ концѣ 18 вѣка, какъ это видно изъ всеподданнѣйшаго рапорта генералъ-лейтенанта Бердяева отъ 18 апрѣля 1797 г. жителей въ городѣ значилось (повидимому, по очень приблизительному подсчету) 3.153 души, въ томъ числѣ: иностранныхъ разныхъ націй людей—224, болгаръ, вышедщихъ послѣ взятія Измаила—33, грековъ, албанцевъ и молдаванъ, вызванныхъ изъ Архипелага и другихъ заграничныхъ мѣстъ, переселенцевъ, кои имѣютъ желаніе здѣсь поселиться—269, той же націи полагаемыхъ въ греческомъ дивизіонѣ офицеровъ и нижнихъ чиновъ, комплектныхъ и сверхъ-комплектныхъ—337. Слѣдовательно, общее число иностранцевъ составляло 863 души въ общей цыфрѣ всего населенія 3.153 (id, стр. 364).

Въ то же время, при такомъ, сравнительно, небольшомъ населеніи, Одесса была недурно оборудована въ торгово-промышленномъ отношеніи. Насколько можно судить по тому же всеподданнѣйшему рапорту Бердяева, Одесса въ 1797 году имѣла 398 лавокъ, макаронную фабрику, пудренную фабрику, два кирпичныхъ завода, одинъ заводъ для приготовленія извести и 8 мельницъ.

Въ 1801 году состоялся указъ о постройкѣ гавани въ Одессѣ, а въ началѣ 1803 года градоначальникомъ Одессы былъ назначенъ генералъ-лейтенантъ, дюкъ де Ришилье,

---

[1]) „Исторія Одессы“, въ третьемъ томѣ „Записокъ Одесскаго Общества Исторіи и древностей“. Дальнѣйшее изложеніе приведено, главнымъ образомъ, по этому труду.

имя котораго неразрывно связано съ устроеніемъ и процвѣтаніемъ города.

Изъ донесеній, представленныхъ герцогу Ришилье при вступленіи имъ въ управленіе Одессой видно, что населеніе города въ то время простиралось до 9.000 человѣкъ; въ городѣ въ то время имѣлось: фабрикъ 3, заводовъ 13, мельницъ 23, лавокъ 171.

При преемникѣ Ришилье, Ланжеронѣ, было учреждено въ Одессѣ порто-франко, Высочайшимъ манифестомъ 16 апрѣля 1817 года, просуществовавшее до 1849 года и много способствовавшее развитію торговли Одессы.

Въ 1823 году, 7 мая, былъ назначенъ новороссійскимъ генералъ-губернаторомъ и полномочнымъ намѣстникомъ Бессарабской области генераль-лейтенантъ, графъ Михаилъ Семеновичъ Воронцовъ, получившій воспитаніе въ Англіи и хорошо знакомый со значеніемъ каменнаго угля. Со времени назначенія Воронцова начинается блестящій тридцатилѣтній періодъ управленія имъ Одессой и открывается цѣлый циклъ мѣропріятій Воронцова къ развитію донецкой каменноугольной промышленности.

Вскорѣ послѣ вступленія имъ въ управленіе городомъ, именно въ 1828 году, было положено *начало пароходству по Черному морю:* пароходъ „Одесса“ въ іюлѣ 1828 года совершилъ первый переѣздъ между Одессой и Евпаторіей. Въ 1831 году были начаты рейсы заграничнаго плаванія: пароходъ „Нева“ въ первый разъ совершилъ плаваніе между Одессою и Константинополемъ.

Учрежденіе пароходныхъ сообщеній было очень полезно для такого торговаго города, какъ Одесса, и 16 мая 1833 года былъ утвержденъ уставъ акціонернаго Общества, подъ названіемъ „Черноморскаго Общества Пароходовъ“, которому правительство сдало три парохода, и съ того времени начались постоянныя сообщенія между Одессою и Константинополемъ. Дальнѣйшее развитіе это дѣло получило въ

1846 году, когда было учреждено постоянное пароходное сообщеніе между Одессою и дунайскими портами: Измаиломъ, Рени и Галацомъ.

Внѣшняя торговля развивается весьма интенсивно. городъ быстро растетъ и скоро Одесса становится въ ряду первыхъ городовъ по отпускной торговлѣ. Какъ указываетъ Смоляниновъ (стр. 420)

„Въ отношеніи къ торговлѣ, 1844-й годъ былъ самымъ замѣчательнымъ, со времени существованія Одессы. Общая цѣнность оборотовъ заграничной торговли Одесскаго порта въ этомъ году возвысилась до 24.080.685 руб. сер. (болѣе 84 милліоновъ ассигнаціямъ), изъ коихъ 18.209.699 руб. сер. составляли оборотъ отпускной торговли, а 5.870.986 руб. сер. привозной. Итогъ этотъ превзошелъ итоги оборотовъ 1817 и 1839 годовъ, бывшихъ дотолѣ значительнѣйшими, и поставилъ Одессу, въ томъ году, по ея торговлѣ, на второе мѣсто между всѣми портами Имперіи. Она превзошла Ригу и уступила только Санктпетербургу, столицѣ Имперіи".

Главную роль въ экспортѣ игралъ хлѣбъ, главнымъ образомъ пшеница. Привозились въ Одессу мануфактурныя издѣлія, сахаръ, напитки, фрукты и каменный уголь.

Охарактеризовавъ т. о. въ общихъ чертахъ экономическую физіономію Одессы, мы вполнѣ поймемъ нижеслѣдующее замѣчаніе Ле-Пле о необходимости обезпечить каменнымъ углемъ города такого типа:

„Торговые приморскіе города, какъ напр. Одесса, не могутъ вполнѣ развить свою дѣятельность если въ нихъ нѣтъ большихъ заведеній, имѣющихъ предметомъ переплавку чугуна, обработку желѣза и стали, устройство и починку паровыхъ машинъ. Такія же заведенія, еще въ большемъ размѣрѣ. необходимы для военныхъ ар-

сеналовъ, напр. въ Николаевѣ и Севастополѣ [1]). Но для всѣхъ такихъ заведеній и потребностей каменный уголь болѣе необходимъ, чѣмъ въ Донецкомъ краѣ и по берегамъ Дона, потому что дрова въ Бассейнѣ Черного моря еще гораздо дороже, чѣмъ тамъ (цит. соч., стр. 388)".

Однако, „при существующихъ условіяхъ конкурренціи", донецкій уголь не имѣетъ шансовъ попасть на Черноморскій рынокъ, т. к. его оттуда вытѣсняетъ англійскій уголь, *привозимый ввидѣ балласта*. По исчисленіямъ Ле-Пле (стр. 390) англійскій каменный уголь продавался въ Одессѣ по 4 фр. 10 сант. за метр. центнеръ (17 коп. сер. за пуд.), между тѣмъ какъ цѣна, по которой обойдется донецкій каменный уголь въ Одессѣ, въ зависимости отъ мѣсторожденія угля и разстоянія отъ рынка, колеблется отъ 4,99 до 6,73 фр. за метр. центнеръ. Отсюда—идея о необходимости „наложенія на иностранный уголь приличной таможенной пошлины" (стр 422), которая сдѣлалась боевымъ лозунгомъ донецкой каменноугольной промышленности въ дальнѣйшемъ ея развитіи.

Значеніе черноморскихъ рынковъ для донецкой каменноугольной промышленности было понято тогдашними руководителями нашей экономической политики въ Новороссіи (и прежде всего графомъ Воронцовымъ) и соотвѣтственно съ этимъ были предприняты *мѣры для облегченія условій доставки донецкаго топлива на побережье Азовскаго и Чернаго морей* [2]).

Первые опыты въ этомъ направленіи были неудачны.

[1]) Цыфры, приведенныя П. Кеппеномъ въ 23 приложеніи къ его Die statistische Reise о потребленіи антрацита въ Таврической губ., повидимому, свидѣтельствуютъ о томъ, что казенное потребленіе антрацита въ 1850 году выражалось очень значительной цыфрой, составляя 75% общаго его потребленія.

[2]) На основаніи цитированнаго выше труда А. Скальковскаго и документовъ, собранныхъ А. П. Кеппеномъ и сообщенныхъ имъ Совѣту Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи.

Ввиду предположенія учредить на Черномъ морѣ пароходство, горное начальство въ 1829 и 1830 г.г. доставило съ Луганскаго завода *сухопутно* въ Таганрогъ и Керчь до 310.000 пуд. угля, обошедшагося съ доставкою въ Таганрогѣ по 32,25 коп., въ Керчи по 58.75 коп. за пудъ (ассигнаціями). Однако, оказалось, что этотъ уголь на рынкѣ не пошелъ и онъ могъ быть распроданъ лишь въ теченіе многихъ лѣтъ и по цѣнѣ 6 коп. ассигн. за пудъ. (Докладъ главноуправляющаго корпусомъ горныхъ инженеровъ на Высочайшее благовоззрѣніе 22 ноября 1841 г.). То же случилось и съ первыми опытами водной доставки угля: въ 1830 году были сдѣланы первые опыты привоза русскаго угля на судахъ въ Керчь, но зафрахтованныя судна погибли въ пути отъ самовозгаранія угля, взятаго подрядчикомъ изъ низшихъ сортовъ.

Затѣмъ, нѣсколько лѣтъ спустя, когда наладилось одесское пароходство, извѣстный уже намъ князь М. С. Воронцовъ, въ 1837 г., черезъ посредство Министра Финансовъ гр. Е. Ф. Канкрина, исходатайствовалъ Высочайшее дозволеніе перевозить для этихъ пароходовъ, для употребленія въ топливо и для другихъ надобностей, лисичанскій уголь въ Керчь, съ ассигнованіемъ на это до 60.000 руб.

Интересно, какъ была организована перевозка этого угля.

Въ Ростовѣ покупались барки и, по разборѣ ихъ, перевозились сухопутно на разстояніи 250 верстъ до Лисичанска. Тамъ барки собирались, спускались на воду, нагружались углемъ, а весною, при половодьѣ, отправлялись по Сѣверному Донцу, въ Ростовъ. Отсюда уголь нагружался на суда для доставки въ Керчь. Этимъ способомъ было перевезено въ 1837 году до 100.000 пудовъ[1]) и почти столько же въ послѣдующіе два года.

---

[1]) Или до 150.000 пудовъ, какъ говоритъ А. Скальковскій. См. „Опытъ статистическаго описанія Новороссійскаго края“, часть II, стр. 536.

Опытъ этотъ оказался удачнымъ въ коммерческомъ отношеніи, ибо какъ удостовѣрено въ запискѣ гр. Воронцова отъ 16 декабря 1840 г. „о плаваніи городскихъ пароходовъ между Черноморскими и Азовскими портами", средняя цѣна этого угля составила: въ Ростовъ—36 коп., въ Керчи до 60 коп. ассигнаціями, при соотвѣтствующей цѣнѣ англійскаго угля 1 руб.—1,50 руб. ассигнаціями.

„Лисичанскій уголь во всѣ эти три года употребляемъ былъ на Новороссійскихъ пароходахъ и отпущено болѣе 60000 пуд. военнымъ пароходамъ, плавающимъ къ дѣйствующему отряду, у восточныхъ кавказскихъ береговъ Чернаго моря. На всѣхъ этихъ пароходахъ этотъ уголь замѣнялъ англійскій своею добротою, съ большею выгодою въ цѣнѣ".

Кромѣ употребленія каменнаго угля и антрацита для отопленія пароходовъ, въ то же время подъ вліяніемъ того же неутомимаго графа Воронцова предпринимаются шаги для *введенія каменноугольнаго топлива въ казенныхъ и общественныхъ зданіяхъ*. Около 1840 года гр. Воронцовъ образовалъ въ Одессѣ комиссію по этому вопросу подъ предсѣдательствомъ Ахлестышева, въ результатѣ чего въ теченіе весны 1840—1841 гг. были приспособлены для антрацитоваго отопленія печи въ правительственныхъ зданіяхъ, казармахъ, въ госпиталѣ и во дворцѣ гр. Воронцова.

Съ введеніемъ антрацитоваго и каменноугольнаго отопленія цѣна дровъ упала въ Одессѣ на 40—50% (Köppen „Statistische Reise", 210).

По свѣдѣніямъ, сообщеннымъ А. П. Кеппеномъ Совѣту Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи [1]) графъ Воронцовъ сдѣлалъ распоряженіе объ отопленіи каменнымъ углемъ казармъ и всѣхъ общественныхъ зданій въ Одессѣ, Таганрогѣ и Керчи. Вмѣстѣ съ тѣмъ графъ предполагалъ

[1]) Эта группа матеріаловъ сообщена А. П. Кеппеномъ Совѣту Съѣзда подъ общимъ подзаголовкомъ „изъ архивныхъ документовъ", безъ обозначенія архива, откуда эти документы заимствованы.

ввести постепенно такое же отопленіе и во всѣхъ военныхъ зданіяхъ Новороссійскаго края, что удостоилось Высочайшаго одобренія, причемъ было введено отопленіе углемъ, въ видѣ опыта, въ оборонительной казармѣ Александровской баттареи въ Севастополѣ.

Въ этомъ сообщеніи А. П. Кеппена непонятно, почему гр. Воронцовъ могъ своей властью вводить уголь въ Одессѣ, Керчи и Таганрогѣ, и долженъ былъ испрашивать Высочайшее разрѣшеніе для употребленія угля въ Севастопольскихъ казармахъ.

Сравнительно, удачные опыты доставки донецкаго угля на Черноморско-Азовское побережье побудили Министра Финансовъ исходатайствовать Высочайшее разрѣшеніе на приведеніе Сѣвернаго Донца въ судоходное состояніе и на устройство на этой рѣкѣ бичевника. Повидимому, эти предположенія не осуществились въ сколько нибудь значительныхъ размѣрахъ п. ч. въ концѣ 40-хъ годовъ [1]) А. Скальковскій все еще говоритъ о судоходности Сѣвернаго Донца, какъ о чемъ то будущемъ (цит. соч., часть I, стр. 139).

Были выдвигаемы и другія мѣры къ преодолѣнію транспортныхъ затрудненій по доставкѣ донецкаго топлива. Такъ, въ 1843 г. гр. Воронцовъ представляетъ проектъ устройства *пути на деревянныхъ рельсахъ* отъ центровъ мѣсторожденій каменнаго угля до Бердянска и Александровска на Днѣпрѣ. Ему же принадлежитъ интересный проектъ *поощренія отечественнаго каботажнаго судоходства:* построить на счетъ казны особыя каботажныя суда для перевозки антрацита (8 судовъ) и сдать ихъ въ аренду за опредѣленную плату. (Вмѣстѣ съ этимъ у него соеди-

---

[1]) И далѣе, въ срединѣ 60-хъ годовъ Гельмерсенъ (см. Горный Журналъ, 1865 г., ч. I) говоритъ: „Весьма интересно, что уже Оливіери (Горн. Журн. 1830 г., кн. 2) упоминаетъ о желаніи сдѣлать Донецъ судоходнымъ отъ Лисичанска до впаденія въ Донъ, желаніе, которое повторяется и теперь, но не имѣетъ достаточнаго основанія".

нялся проектъ запрещенія употребленія англійскаго угля на казенныхъ пароходахъ и въ казенныхъ зданіяхъ южной Россіи). Въ Бердянскѣ былъ устроенъ складъ топлива и туда въ 40-хъ годахъ прошлаго вѣка доставлялось до 150.000 пудовъ, причемъ предполагалось устроить въ Бердянскѣ запасы соли, чтобъ фурщики, при доставкѣ въ Бердянскъ каменнаго угля, могли получать *обратный грузъ соли* и тѣмъ удешевить фрахтъ. Былъ выдвинутъ тѣмъ же кн. Воронцовымъ проектъ устройства *шоссе* между Александровскими ломками и городами Бердянскомъ и Маріуполемъ или Александровскомъ на Днѣпрѣ.

Всѣ эти проекты потерпѣли крушеніе: они оказались ненужными, когда поднялось значеніе грушевской антрацитопромышленности, оттѣснившей на задній планъ каменноугольную промышленность Бассейна.

Перспективы, открывавшіяся передъ донецкой каменноугольной промышленностью съ ростомъ черноморско-азовскаго потребительскаго рынка, имѣли особое значеніе для грушевской антрацитовой промышленности, мѣсторожденія которой отстояли въ 70 верстахъ отъ Ростова, откуда антрацитъ на пароходахъ могъ попадать и въ другія порты Чернаго и Азовскаго морей. Соотвѣтственно съ этимъ, сороковые годы прошлаго вѣка представляютъ яркую картину развитія грушевской антрацитовой промышленности и вытѣсненія ею каменнаго угля. Взаимное отношеніе и развитіе этихъ отраслей промышленности будетъ представлено въ слѣдующихъ главахъ, а ближайшая глава будетъ посвящена исключительно антрацитовой промышленности Области Войска Донского.

Глава вторая. Каменноугольная и антрацитовая промышленность южной Россіи въ 40—60 годы прошлаго столѣтія.

Каменноугольная промышленность въ 40-хъ годахъ прошлаго вѣка.

Антрацитъ, какъ топливо, отличается отъ каменнаго угля въ томъ отношеніи, что онъ не разгорается такъ

легко, какъ уголь, и это его свойство служило тормазомъ къ познанію его полезныхъ промышленныхъ свойствъ не только у насъ, но и въ Америкѣ, гдѣ случайно загорѣвшаяся куча пенсильванскаго антрацита въ 1820 году навела на мысль использовать его полезныя свойства, какъ горючаго, въ печахъ особаго устройства.

У насъ повторилось, въ сущности, то же самое, только нѣсколько позднѣе. Упоминаемый неоднократно въ предыдущемъ изложеніи гр. М. С. Воронцовъ, такъ много хлопотавшій о развитіи донецкой каменноугольной промышленности, получилъ въ 1833 г. нѣсколько образцовъ грушевскаго антрацита и приказалъ употребить его въ топкахъ пароходовъ.

„Производившіе опытъ донесли, что этотъ уголь не давалъ ни огня, ни копоти, почему онъ и былъ брошенъ, какъ негодный". Интересно при этомъ отмѣтить, что въ изданномъ въ 1835 году Положеніи объ управленіи Войска Донского не упоминается объ антрацитовой промышленности. Нѣсколько лѣтъ спустя графъ Воронцовъ случайно познакомился въ Карлсбадѣ съ знаменитымъ Michel Chevalier, который въ то время готовилъ брошюру объ американскомъ антрацитѣ, и навелъ графа на мысль, что найденный въ Грушевкѣ „негодный уголь"—тотъ же антрацитъ.

Положеніе антрацитовой промышленности Донецкаго бассейна, а также вообще каменноугольной промышленности этого края *въ началѣ 40 годовъ* мы находимъ въ *рапортѣ генералъ-лейтенанта Вансовича* въ инженерный Департаментъ Военнаго Министерства. Рапортъ этотъ, сообщенный А. П. Кеппеномъ Совѣту Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи помѣченъ: „Севастополь, 10 іюня 1841 г., № 8".

Командировка Вансовича состоялась по Высочайшему повелѣнію въ февралѣ 1841 г. и имѣла цѣль вполнѣ практическую: опредѣлить, „въ какихъ зданіяхъ военнаго вѣ-

домства въ Новороссійскомъ краѣ можно ввести отопленіе каменнымъ углемъ, какіе для этого потребуются расходы и откуда съ большимъ удобствомъ и выгодою можно добывать каменный уголь. На сей конецъ осмотрѣть и самыя копи каменнаго угля въ Новороссійскомъ краѣ".

Вансовичъ въ своемъ рапортѣ раздѣляетъ всѣ каменноугольныя разработки въ Екатеринославской губерніи и Области Войска Донского на двѣ категоріи: „примѣчательнѣйшія" и „менѣе примѣчательныя по неразработкѣ ихъ", причемъ къ первой категоріи относитъ нижеслѣдующія:

Въ Бахмутскомъ уѣздѣ.

1) Мѣсторожденія при селеніи Лисичьей Балки, разрабатываемыя горнымъ инженеромъ Луганскаго завода „по правиламъ горнаго искуства". Добыча каменнаго угля въ этихъ разработкахъ (600.000 пуд. въ годъ) идетъ, главнымъ образомъ, на нужды Луганскаго завода, отопленіе домовъ и для пароходства.

2) При казенныхъ селеніяхъ Желѣзномъ, Никитовкѣ и хуторахъ Щербиновскихъ, а также близь дер. Александровки (восьмая группа по классификаціи Ле-Пле).

Вансовичъ подчеркиваетъ хорошія качества и спекаемость каменнаго угля этого мѣсторожденія, но останавливается съ порицаніемъ на примитивныхъ способахъ его разработки:

„Посредствомъ вырываемыхъ на поверхности земли ямъ опускаются до открытаго пласта каменнаго угля и начинаютъ произвольно отбивать его кайлами (мотыгами или кирками); отбитый уголь кладутъ въ бадьи и ручнымъ воротомъ вытаскиваютъ на поверхность земли. Углубленіе ямъ бываетъ не совершенно вертикальное и безъ укрѣпленія боковыхъ стѣнъ; а отъ сего послѣдняго часто происходятъ обрушенія земли и дѣлается опаснымъ самое добываніе угля. Когда же вода, особенно весною, подземная или слоевая, равно обру-

шившаяся земля или порода зальютъ и завалятъ яму и ходы, по коимъ производится добываніе и откатка угля, то ее бросаютъ и начинаютъ такимъ же порядкомъ на новомъ мѣстѣ; отъ сего происходитъ то, что ни одинъ почти пластъ не токмо что не разработанъ, но во многихъ мѣстахъ едва только начатъ. О способѣ же отвести воду многіе и не думаютъ, по неумѣнью какъ приступить къ дѣлу".

Указывая на техническія несовершенства добычи угля, Вансовичъ и въ дальнѣйшихъ своихъ заключеніяхъ очень много удѣляетъ мѣста вопросамъ техники, иногда совершенно неумѣстно прилагая узко-техническую точку зрѣнія къ экономическимъ вопросамъ промышленности. По его мнѣнію, для введенія отопленія воинскихъ зданій въ Новороссійскомъ краѣ „необходимо нужно установить правильную, на горномъ искуствѣ основанную, разработку онаго". Вообще въ разсужденіяхъ Вансовича совершенно явственно проступаетъ та идея, что первая забота должна касаться техники производства, организаціи добычи, а моментъ сбыта имѣетъ второстепенное значеніе.

На совершенно противоположной точкѣ зрѣнія по этому вопросу стоитъ Ле-Пле. Онъ привильно указываетъ, что въ донецкой каменноугольной промышленности „добываніе угля составляетъ вопросъ вторичный—прежде всего надо позаботиться объ открытіи для него достаточнаго сбыта" (стр. 376). Что же касается упрековъ донецкой каменноугольной промышленности въ несовершенствѣ техническихъ пріемовъ разработки, то воззрѣнія Ле-Пле въ этой области отличаются совершенной опредѣленностью и ясностью. Въ примѣчаніи на стр. 395 своего труда онъ говоритъ:

„Употребляемый теперь въ донецкомъ краѣ способъ (разработки. П. Ф.), дѣйствительно, весьма грубъ и заслуживаетъ всякое порицаніе въ томъ отношеніи, что онъ подвергаетъ большимъ опасностямъ рабочихъ и особенно гибеленъ для будущей судьбы разработокъ; но *онъ совершенно удовлетворяетъ теперь тому условію, чтобъ доставлять уголь по самой дешевой цѣнѣ. Онъ достигаетъ этой*

цѣли преимущественно потому, что не требуетъ основного капитала, не будучи сопряженъ ни съ какими предварительными издержками" (курсивъ нашъ).

Въ этой цитатѣ изъ сочиненія иностраннаго ученаго, перваго серьезнаго изслѣдователя Донецкаго бассейна, прямо таки поражаетъ глубина строго релятивистическаго воззрѣнія и совершенно точная экономическая формулировка того основного факта, который остался совершенно незамѣченнымъ горными чиновниками, первыми устроителями судебъ Донецкаго бассейна.

II. Переходя къ разработкамъ въ *Славяносербскомъ уѣздѣ,* Вансовичъ останавливается на слѣдующихъ изъ нихъ: при селѣ Успенскомъ, по рѣкѣ Бѣлой, близь села Городище, при селѣ Красномъ Кутѣ, при дер. Дмитріевкѣ. Описанія Вансовичемъ этихъ мѣсторожденій очень кратки и не даютъ сколько нибудь существенныхъ свѣдѣній.

III. Изъ разработокъ мѣсторожденій *Области Войска Донского* Вансовичъ упоминаетъ разработку въ окрестностяхъ хутора Орѣхова и нѣсколько подробнѣе останавливается на экономическомъ описаніи грушевскихъ антрацитовыхъ разработокъ. Въ то время, къ которому относится описаніе Вансовича, грушевскіе рудники давали уже 50.000 пуд. въ годъ, тогда какъ при Ле-Пле ихъ средняя годовая производительность составляла всего 15.000 пуд.

Разработки по прежнему производились мѣстными жителями, но съ 1841 года появляется уже горный офицеръ, для руководства и надзора за этими работами.

Товаръ продается на мѣстѣ отъ 10 до 20 коп. за пудъ. Вансовичъ не берется опредѣлить точно издержки доставки до портовыхъ городовъ и пристаней, но по его словамъ въ Ростовѣ, Таганрогѣ и Маріуполѣ каменный уголь, получаемый изъ Бахмутскаго уѣзда, продается отъ 2 руб. 50 коп. до 4 руб. за четверть 10-ти пудового вѣса. За пере-

возимый сухимъ путемъ изъ Лисичьей Балки въ Луганскій заводъ каменный уголь платятъ крестьянамъ, на разстояніи 80 верстъ, по 10 и 15 коп. съ пуда, т. е. значительно выше того теоретически исчисленнаго фрахта, съ которымъ оперировалъ Ле-Пле.

Грушевскій антрацитъ продается на мѣстѣ по 30 коп. за пудъ: за провозъ въ Луганскій заводъ платятъ по 25 коп., въ Ростовъ по 15 коп. и въ Новочеркасскъ—по 10 коп. за пудъ.

Описаніе Вансовича не даетъ полной картины и сколько нибудь исчерпывающихъ цифровыхъ характеристикъ положенія донецкой каменноугольной промышленности въ его время.

Болѣе подробное описаніе положенія донецкой каменноугольной и антрацитовой промышленности во второй половинѣ 40-хъ годовъ мы находимъ въ статьѣ А. Скальковскаго (редактора Главнаго Статистическаго Комитета Новороссійскаго края), подъ заглавіемъ „Каменноугольная промышленность въ Новороссійскомъ Краѣ" (Журналъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ", 1847 г., часть семнадцатая[1]).

Въ описаніи А. Скальковскаго мѣсторожденія и разработки минеральнаго топлива выступаютъ въ такомъ видѣ.

Всѣ каменноугольныя и антрацитовыя разработки того времени А. Скальковскій раздѣляетъ на 3 группы: казенныя, крестьянскія (государственныхъ поселянъ) и помѣщичьи.

Описывая копи горнаго вѣдомства, А. Скальковскій останавливается прежде всего на старѣйшихъ, извѣстныхъ уже намъ разработкахъ на Лисичьемъ Буеракѣ.

1) Лисичинскія каменноугольныя разработки. Ихъ добыча не обнаруживаетъ сколько нибудь за-

---

[1]) Эта статья составлена, главнымъ образомъ, по документамъ Луганскаго горнаго завода и съ небольшими измѣненіями повторена А. Скальковскимъ въ его основной работѣ: „Опытъ статистическаго описанія Новороссійскаго края", ч. II. Одесса 1853 г.

мѣтнаго развитія: во времена Ле-Пле среднее годовое производство ихъ выражалось цыфрой 450 тыс. пуд., а по описанію Скальковскаго во второй половинѣ 40-хъ годовъ ихъ производительность едва достигаетъ полумилліона пудовъ.

Изъ этого количества 300.000 пудовъ беретъ Луганскій заводъ. остальное количество сбывается въ Бахмутѣ, въ Харьковской и Воронежской губерніяхъ на свеклосахарныхъ и желѣзныхъ заводахъ и кузницахъ.

Это—мѣсторожденіе, обреченное на гибель. Луганскій заводъ, какъ извѣстно, не оправдалъ возлагавшихся на него надеждъ. мѣстное потребленіе въ этомъ земледѣльческомъ районѣ развивалось очень туго, и оставалась единственная надежда—на рынки Ростова и Таганрога.

Дѣйствительно, стараніями графа Воронцова какъ будто начинало налаживаться пароходство по Донцу, на немъ стали крейсировать пароходъ Министерства Финансовъ „Донецъ“ и пароходъ инженера Летуновскаго, до Ростова стали сплавляться разные товары, въ т. ч. и лисичанскій каменный уголь—но развитіе грушевской антрацитовой промышленности уничтожило всѣ эти благія для Лисичанскаго района начинанія. Какъ говоритъ А. Скальковскій, „отличное свойство и дешевизна грушевскаго антрацита совершенно почти вытѣснили употребленіе новороссійскаго угля на Азовскомъ побережьѣ“ (стр. 372).

По описанію А. Скальковскаго, Лисичинскія мѣсторожденія были окружены благоустроеннымъ и значительнымъ для тѣхъ мѣстъ горнымъ поселеніемъ:

> „тамъ устроено два селенія горнорабочихъ, съ 2.400 человѣкъ обоего пола жителей, прекрасно заселенныя, съ ланкастерскими школами для всѣхъ дѣтей вообще, и горнымъ училищемъ для избранныхъ учениковъ; съ двумя церквами и госпиталемъ. Такъ какъ рудникъ дошелъ уже до 47 саженъ глубины, то для подъема угля и отливки воды находятся три паровыя машины. Постоянныхъ горнорабочихъ имѣется здѣсь до 500 человѣкъ“.

Итакъ, значеніе Лисичинскихъ разработокъ падаетъ, несмотря на ихъ благоустройство и техническое совершенство, падаетъ потому, что онѣ не могутъ выдержать борьбы со своими конкуррентами на рынкѣ; этотъ конкуррентъ— грушевскій антрацитъ, добывается при гораздо менѣе благопріятныхъ техническихъ условіяхъ, но его близость къ южно-морскому рынку дѣлаетъ его непобѣдимымъ соперникомъ Лисичинскаго угля.

2) Успенское мѣсторожденіе, также давняго происхожденія. Казенныя разработки производятся здѣсь на земляхъ помѣщика Шевича, которыя онъ пожертвовалъ въ 1828 году казнѣ. Кромѣ того, разработка каменнаго угля производится здѣсь также и на частныхъ земляхъ.

Казенныя разработки успенскаго угля, весьма пригоднаго для казенныхъ работъ, давали въ годъ 60.000 пудовъ, а добыча на частныхъ земляхъ—до 40.000 пудовъ.

> „Горное начальство устроило здѣсь поселокъ, съ хорошими домами для инженера и чернорабочихъ, и шахты въ четырехъ мѣстахъ, по числу пластовъ. Эти шахты или колодези имѣютъ 20 и болѣе сажень глубины, откуда уголь и вода подымаются коловоротомъ, движимымъ лошадьми“ (Скальковскій, цит. соч., стр. 358).

Успенское мѣсторожденіе значительно развило свою дѣятельность, сравнительно съ концомъ 30-хъ годовъ: Ле-Пле исчисляетъ среднее годовое производство этихъ разработокъ въ 50.000 пудовъ, а приблизительно черезъ 10 лѣтъ оно удвоилось, хотя все же выражалось незначительными абсолютными величинами.

3) Городищенское мѣсторожденіе, извѣстное, но не разрабатываемое во времена Ле-Пле, стало продуктивнымъ съ 1840 года и въ концѣ 40-хъ годовъ добыча его составила 150 тыс. пуд.

Разработки государственныхъ поселянъ во время А. Скальковскаго производились съ успѣхомъ въ Никито-Зай-

цевскомъ мѣсторожденіи, дававшемъ 220.000 пуд. угля, „который расходится по всей Екатеринославской губерніи для горновъ кузнечныхъ и винокуренныхъ печей, т. ч. тамъ нигдѣ уже на кузницахъ древеснаго угля не употребляютъ, развѣ въ такихъ мѣстахъ, гдѣ еще уцѣлѣли хотя остатки лѣсовъ“ (id., стр. 361—362).

По поводу этого мѣсторожденія А. Скальковскій дѣлаетъ краткое, къ сожалѣнію, указаніе, что эти мѣсторожденія разрабатываются или артелями крестьянъ, „или же посредствамъ промышленниковъ, берущихъ оныя на откупъ“.

Къ сожалѣнію, А. Скальковскій не даетъ болѣе подробныхъ объясненій по этому вопросу и т. о. не даетъ намъ возможности узнать подробности артельной организаціи горнаго промысла въ Никитовско-Зайцевскомъ районѣ. Въ какомъ отношеніи эта артель южно-русскихъ горныхъ рабочихъ стояла къ Gewerkschaft, средневѣковой товарищеской организаціи въ горной промышленности Западной Европы?

Также и по вопросу объ откупной системѣ горныхъ работъ (о чемъ также вскользь упоминаетъ А. Скальковскій) мы тоже знаемъ очень мало. О существованіи откупной системы разработки зайцевскихъ мѣсторожденій мы узнаемъ изъ одного документа, относящагося къ болѣе раннему времени —именно изъ правилъ „о дозволеніи производить въ Новороссійскомъ краѣ разработку каменнаго угля безъ платежа акциза“ („Горный Журналъ“, 1829 годъ, ч. III, кн. 7). Изъ этого документа мы узнаемъ, что одинъ угленосный участокъ зайцевскаго мѣсторожденія былъ отданъ въ откупное содержаніе на 12 лѣтъ, съ 1 января 1827 года. Министръ Финансовъ, въ согласіи съ мнѣніемъ графа Воронцова, призналъ необходимымъ, не нарушая существующаго контракта на отдачу въ откупъ прочихъ участковъ, этого мѣсторожденія на откупъ не отдавать, „дабы не возникло жалобъ отъ откупщиковъ“ (?), причемъ разрѣшалось зай-

цевскимъ крестьянамъ „добывать уголь изъ сихъ послѣднихъ участковъ на собственную свою потребность невозбранно“ [1]).

Здѣсь опять приходится вспомнить о недостаткѣ нашихъ свѣдѣній, касающихся внутреннихъ отношеній промышленности.

Возвращаясь къ прерванному описанію А. Скальковскаго, переходимъ къ помѣщичьимъ разработкамъ.

Изъ числа помѣщичьихъ разработокъ главную роль играли Александровскія мѣсторожденія (близь села Александровки, Бахмутскаго уѣзда). Ихъ годовая производительность въ концѣ 30-хъ годовъ выражалась ничтожной величиной въ 20.000 пудовъ, съ тенденціей къ дальнѣйшему уменьшенію, но въ 1842 году разработка ихъ перешла къ князю Воронцову, который заключилъ съ владѣльцемъ с. Александровки контрактъ (на 30 лѣтъ), „на основаніи котораго добываніе угля въ Александровскихъ каменоломняхъ предоставляется производить его сіятельству за свой счетъ, съ тѣмъ чтобы отъ всякаго пуда добытаго минерала платить помѣщику 2 коп. сер. Тогда для руководства работами былъ приглашенъ особый горный инженеръ, наняты рабочіе, большею частію изъ мѣстныхъ же поселянъ и устроена паровая машина въ 20 силъ для подъема воды и самаго угля изъ рудниковъ. Добытый уголь продавался на мѣстѣ не дороже 4 коп. сер., слѣдственно, князю Во-

---

[1]) Далѣе указъ продолжаетъ:

„На другихъ казенныхъ земляхъ въ Новороссійскомъ краѣ вѣдомства Министерства Финансовъ, по требованію желающихъ, или крестьянъ, отводить участки для добыванія каменнаго угля, съ внушеніемъ имъ, чтобъ дѣлали сплошную разработку, а по разрывѣ пласта, мѣстами отводы сіи дѣлать безъ стѣсненія крестьянъ въ земляхъ, по разрѣшенію Казенныхъ Палатъ съ утвержденія Генералъ-Губернатора. — На всѣхъ городскихъ земляхъ Новороссійскаго края, равно какъ и на земляхъ войска Донского, предоставить порядокъ разработки усмотрѣнію общества, безъ всякаго надзора со стороны казны“. Затѣмъ указъ разрѣшаетъ всѣхъ желающихъ принимать на Луганскій горный заводъ „для узнанія правильной разработки угля“ и заканчиваетъ предписаніемъ „всѣмъ начальствамъ Новороссійскаго края“ „стараться о распространеніи употребленія каменнаго угля“.

ронцову возвращались только издержки, ибо добывка обходилась не менѣе 2 коп. серебромъ“ (Скальковскій, id., стр. 363). Такимъ образомъ, можно предполагать, что арендуя этотъ рудникъ, кн. Воронцовъ преслѣдовалъ не-коммерческія цѣли, а просто хотѣлъ создать образцовый рудникъ, повидимому, для снабженія каменнымъ углемъ пароходовъ, какъ можно судить по одному замѣчанію А. П. Кеппена въ его матеріалахъ, сообщенныхъ имъ Совѣту Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи.

Добыча Александровскаго угля выражалась, во второй половинѣ 40-хъ годовъ, цифрой 150.000 пуд. въ годъ.

Остальныя помѣщичьи разработки, упоминаемыя А. А. Скальковскимъ: 1) помѣщика Плещеева въ с. Иванполѣ, на рѣчкѣ Кривой Торецъ, съ производительностью до 15.000 пудовъ въ годъ; 2) помѣщика Штерича при рѣкѣ Бѣлой, съ производительностью 10.000 пуд. въ годъ. Это мѣсторожденіе упоминается Ле-Пле, но безъ показанія его производительности. Ограниченность сбыта товара этого мѣсторожденія (Луганскій заводъ и мѣстное домашнее отопленіе) и во времена Ле-Пле, и во времена А. А. Скальковскаго ставили преграды для развитія этого мѣсторожденія; 3) помѣщика Милорадовича при сел. Ивановкѣ, Славяносербскаго уѣзда, съ производительностью 10.000 пудовъ, сбываемыхъ въ Таганрогъ для домашняго отопленія; 4) разработки села Успенскаго, принадлежащаго помѣщику Масловичу. Повидимому, за періодъ времени съ конца 30-хъ годовъ до второй половины 40-хъ годовъ эти разработки регрессировали, вѣроятно, по той же ограниченности сбыта (Луганскій заводъ). Ле-Пле показываетъ годовую производительность этихъ разработокъ въ 50.000 пуд., а А. А. Скальковскій всего 10—12 тыс. пудовъ, прибавляя при этомъ: „многія шахты, только что начатыя, уже брошены или залиты водою“; 5) Краснокутская антрацитовая разработка помѣщика Панкова давала въ годъ 25.000 пуд.

антрацита. Эта разработка упоминается въ бумагахъ Гаскойна. Ле-Пле для разработокъ на земляхъ Кривого Кута ставитъ цыфру годовой производительности 20.000 пудовъ. Относительно сбыта этого топлива А. А. Скальковскій дѣлаетъ такое примѣчаніе:

„Владѣлецъ, генералъ Панковъ, постоянно старается распространить мануфактурную промышленность въ этомъ краѣ и въ числѣ многихъ другихъ полезныхъ заведеній устроилъ у себя и суконную фабрику. На ней, также какъ въ кузницахъ и всѣхъ другихъ своихъ хозяйственныхъ заведеніяхъ, онъ употребляетъ свой собственный антрацитъ, а часть онаго продаетъ въ окрестныя имѣнія, даже далекія деревушки донскія, которыя, по сравненію съ сосѣдними имѣніями, представляютъ настоящую пустыню“ (id. стр. 567).

Наконецъ, двѣ послѣднихъ помѣщичьихъ разработки —въ селѣ Селезневкѣ и въ селѣ Ящиковѣ (помѣщицы Раевской), съ общей производительностью 60000 пуд. и съ мѣстнымъ сбытомъ добываемаго угля. Селезневское мѣсторожденіе—повидимому, то же, которое упоминается еще въ бумагахъ, переданныхъ въ 1793 г. Гаскойну изъ канцеляріи князя Зубова. У Ле-Пле мы не нашли упоминанія объ этомъ мѣсторожденіи. Ящиковская разработка упоминается у Ле-Пле, но безъ указанія добычи.

Къ этимъ разработкамъ Новороссійскаго края А. А. Скальковскій присоединяетъ антрацитовыя разработки въ Области Войска Донского (Грушевскія, Екатерининскія и нѣк. др.), съ общей производительностью 1450000 пуд., и т. о. получается по нашимъ подсчетамъ общая производительность каменноугольныхъ и антрацитовыхъ копей Донецкаго Бассейна во второй половинѣ 40-хъ годовъ: въ Екатеринославской губерніи —1.272.000 пуд., въ Области Войска Донского—1.450.000 пуд., итого 2.722.000 пуд. противъ 876.600 пуд., выведенныхъ Ле-Пле для конца 30-хъ годовъ девятнадцаго столѣтія.

Изъ отдѣльныхъ группъ этихъ мѣсторожденій поразительно быстрое для того времени развитіе даютъ грушевскія антрацитовыя разработки, развившія свою добычу за десять лѣтъ съ 15.000 пуд. до 1.200.000 пуд., и это развитіе, какъ уже было упомянуто выше, обусловленное исключительно развитіемъ потребленія минеральнаго топлива на южно-морскомъ побережьѣ и близостью къ нему грушевскихъ копей, придало своеобразный характеръ донецкой каменноугольной промышленности того времени: развитіе грушевскихъ антрацитовыхъ мѣсторожденій перенесло въ этотъ районъ центръ тяжести донецкаго каменноугольнаго дѣла и оттѣснило на второй планъ другіе угленосные районы нашего юга.

Въ приведенной нами статьѣ А. Скальковскаго упоминается, что

> „грушевскіе антрациты преимущественно употребляются для печей въ Ростовѣ и Таганрогѣ и огромными массами поставляются въ Черноморское Адмиралтейство, слѣдственно, угрожаютъ всѣмъ, даже Александровскимъ каменнымъ углямъ Новороссіи. На рынкахъ по воскресеньямъ можно видѣть въ Ростовѣ, Таганрогѣ и Новочеркасскѣ поселянъ, привозящихъ повозками этотъ антрацитъ для мелочной продажи, какъ бывало, привозили дрова или кизикъ, въ видѣ кирпича. Наконецъ, мѣстное начальство употребило его съ пользою на Черноморскіе и Азовскіе пароходы, вмѣсто прежде добывавшагося на этотъ предметъ Лисичанскаго или покупавшагося въ Одессѣ англійскаго каменнаго угля“.

Повидимому, успѣшная конкурренція грушевскаго антрацита производила прямо таки терроризующее впечатлѣніе на современниковъ. „Появленіе и разработка Грушевскаго и Екатерининскаго антрацита въ войскѣ Донскомъ есть и будетъ гробомъ нашихъ мягкихъ углей въ Азовскихъ портахъ“, говоритъ А. А. Скальковскій(„Опытъ статистическаго описанія Новороссійскаго края“, ч. II, стр. 539).

Съ появленіемъ грушевскаго антрацита, по словамъ того же А. Скальковскаго, „весь кругъ каменноугольной промышленности измѣнился".

„Пусть только прочистятъ Донскія гирла, пусть уменьшатся карантинные термины въ Керчи, и ни въ одномъ азовскомъ, а тѣмъ болѣе черноморскомъ портѣ, ни въ одной точкѣ юго-восточныхъ частей Екатеринославской губерніи не будетъ другого горючаго вещества, кромѣ донецкаго антрацита. Уже теперь всѣ новороссійскіе пароходы внутренняго и частью заграничнаго плаванья, передѣланные на антрацитовую топку, употребляютъ до 500.000 пудовъ этого горючаго, которое покупалось здѣсь по 30 к. въ 1847 г., по 22 коп. въ 1849—50 г., а теперь (1851—1853 гг. П. Ф.) поставляется круглымъ числомъ по 20 коп. серебромъ, т. е. полъ-копейкою дороже противу Севастополя. Кромѣ пароходовъ употребляютъ его въ Одессѣ: литейный заводъ, лицей, гостинница Европа и нѣсколько частныхъ лицъ въ количествѣ до 35.000 пудовъ; недостатокъ въ хорошихъ печахъ причиною, что ему предпочитаютъ англійскій уголь, который впрочемъ гораздо дешевле [1]). Для печей антрацитовыхъ нуженъ кирпичъ изъ огнепостоянной глины—а такой покупается отъ 10—15 коп. сер. за штуку и выписывается изъ Англіи, за неимѣніемъ своего" (А. Скальковскій, цит. соч., стр. 539—540).

Такимъ образомъ, вышеизложенное заставляетъ насъ обратить вниманіе на развитіе антрацитовой промышленности въ Области Войска Донского, къ чему теперь мы и переходимъ.

Антрацитовая промышленность Области Войска Донскаго въ 40-хъ годахъ прошлаго вѣка.

Въ начальный періодъ развитія антрацитовыхъ мѣсторожденій въ Области Войска Донского работы по добычѣ антрацита производились безпрепятственно, при отсутствіи

[1]) Замѣчательно, что даже казаки Донскіе и Черноморскіе возятъ въ Одессу на своихъ лодкахъ цѣлые грузы антрацита (примѣчаніе А. А. Скальковскаго).

какой бы то ни было регламентаціи со стороны войскового начальства.

Въ концѣ 30-хъ годовъ, какъ только добыча антрацита начала пріобрѣтать замѣтные по тому времени размѣры, отношеніе войскового начальства къ этому вопросу существенно измѣнилось. Въ 1836 году, 2 августа, послѣдовало Высочайшее повелѣніе, установившее своеобразную регалію на угленосныя земли: послѣ открытія антрацитовыхъ залежей на чьемъ либо участкѣ, этотъ участокъ отходилъ Войску, съ вознагражденіемъ владѣльца этого участка землей въ другомъ мѣстѣ, изъ запаса войсковыхъ земель. Конечно, по условіямъ того времени эта мѣра могла имѣть и дѣйствительно имѣла одинъ результатъ: владѣльцы, открывшіе антрацитовыя залежи, старались скрыть это отъ войскового начальства; наблюдались въ связи съ этимъ даже такіе случаи, что казаки, „ревнуя объ усовершенствованіи сельскаго хозяйства и заводя паровыя молотилки, покупаютъ для отопки локомобилей, за дорогую цѣну, и привозятъ за 50—60 и болѣе верстъ горючій матеріалъ, между тѣмъ какъ они очень хорошо знаютъ, что совершенно такой же каменный уголь, а можетъ быть еще и лучшаго качества, лежитъ на аршинной глубинѣ въ ихъ саду, гдѣ долголѣтними трудами удалось завести, среди окружающей знойной степи, пріятную прохладную тѣнь, подъ зеленою купою деревьевъ изъ ясени, яблони, акаціи и груши“ (Горный Журналъ, 1861 г., ч. 1, ст. Фелькнера). Затѣмъ, 20 апрѣля 1840 года Высочайше повелѣно было установить слѣдующія *правила разработки антрацита въ Области Войска Донского:*

1. Каждый изъ жителей Войска Донского можетъ производить разработку угля не болѣе, какъ въ одномъ мѣстѣ, до совершеннаго истощенія угольнаго слоя; съ прекращеніемъ работъ и невозобновленіемъ ихъ въ теченіе года, эта разработка можетъ поступить въ пользованіе другого.

2. Взимать съ промышленниковъ за каждый пудъ добытаго угля по 2 коп. ассигнац. въ пользу Войска, и для того учредить въ мѣстѣ разработки въ трехъ пунктахъ войсковые вѣсы, а вѣсовой сборъ отдать въ откупное содержаніе.

Войсковое начальство пыталось расширить каменноугольное дѣло допущеніемъ къ нему частныхъ лицъ и компаній; кромѣ того, предполагалось не требовать полнаго соблюденія, при разработкѣ, предписаній горнаго искусства. Но это, въ общемъ, вѣрное направленіе политики войскового начальства встрѣтило доктринерское отношеніе со стороны Департамента Военныхъ Поселеній: 9 іюня 1841 года Военный Министръ предписалъ:

1) „наблюсти, чтобы всѣ пріиски каменнаго угля, кромѣ грушевскихъ, остались неприкосновенными [1]); ибо Войско, съ принятіемъ въ свое вѣдѣніе сихъ пріисковъ, не истощенныхъ небрежнымъ производствомъ работъ, впослѣдствіи будетъ имѣть средство, съ разработкою угля на свой счетъ, назначить оный въ продажу для снабженія безлѣснаго южнаго края Россіи, нуждающагося въ топливѣ, по цѣнамъ далеко превышающимъ получаемый нынѣ акцизъ, въ обогащеніе своихъ капиталовъ для благосостоянія Войска; 2) немедленно войти въ разсмотрѣніе и доставить свѣдѣнія о непремѣнномъ увеличеніи акциза, получаемаго за уголь, ибо цѣна за оный по 2 коп. ассигнац. съ пуда установлена была примѣрно въ то время, когда минералъ сей продавался не 45 коп., а по 20 коп. ассигнац. за пудъ“.

Весь этотъ актъ, съ начала до конца, проникнутъ какъ бы благожелательнымъ и дальновиднымъ отношеніемъ къ войсковымъ интересамъ. На самомъ же дѣлѣ результатъ получился совершенно обратный, и добыча угля на всѣхъ пріискахъ, кромѣ грушевскихъ, была запрещена войсковымъ начальствомъ.

Но минеральныя богатства Области Войска Донского и значеніе антрацита для южно-морского рынка тогда уже

[1]) т. е. могли поступать въ разработку лишь казакамъ Войска Донского. *П. Ф.*

начали выясняться отчетливо, и потому съ другой стороны была сдѣлана аттака на принципъ неприкосновенности угленосныхъ войсковыхъ земель.

Главноуправляющій корпусомъ горныхъ инженеровъ, въ своемъ докладѣ о результатахъ дѣятельности горнаго вѣдомства по водворенію каменноугольнаго промысла на югѣ Россіи, поднялъ вопросъ о возможности разработки антрацита горнымъ вѣдомствомъ въ предѣлахъ Области Войска Донского. На этотъ же вопросъ обратилъ вниманіе Новороссійскій генералъ-губернаторъ, князь Воронцовъ, въ связи съ вопросомъ о выполненіи Высочайшаго повелѣнія о введеніи каменноугольнаго отопленія въ воинскихъ зданіяхъ Новороссійскаго края. Князь Воронцовъ отмѣчалъ при этомъ то затрудненіе, которое въ этомъ дѣлѣ представляетъ запрещеніе производить добычу антрацита въ Области Войска Донского лицамъ, не принадлежащимъ къ казачьему сословію.

Въ результатѣ всего этого въ 1841 году состоялось Высочайшее повелѣніе: для того, чтобы имѣть возможность получить минеральное топливо для военныхъ зданій въ Севастополѣ, дозволить горному вѣдомству добываніе каменнаго угля, какъ въ Грушевкѣ, такъ и въ другихъ мѣстахъ Области Войска Донского, со взиманіемъ пошлины въ пользу Войска по 2 коп. съ пуда.

Благодаря этому разрѣшенію въ 1843 г., по рѣчкѣ Быстрой, Екатерининской станицы, Области Войска Донского былъ основанъ *Екатерининскій казенный рудникъ,* съ ассигнованіемъ 5.000 руб. изъ средствъ казны на первоначальное обзаведеніе этого рудника.

Этотъ казенный рудникъ просуществовалъ 19 лѣтъ и былъ закрытъ въ 1862 году, причемъ казенные рабочіе, бывшіе на этомъ рудникѣ, были переведены на Луганскій заводъ. За время существованія этого рудника, на немъ было добыто до 700.000 пудовъ.

Причиной ликвидаціи дѣятельности рудника является конкурренція съ нимъ грушевскаго антрацита[1]) который отличался гораздо лучшими качествами, и по свидѣтельству А. П. Кеппена съ 1848 года совершенно вытѣснилъ употребленіе екатерининскаго антрацита на пароходахъ.

Вѣроятно, извѣстную роль при этомъ сыграло также требованіе завѣдующаго рудникомъ дополнительныхъ кредитовъ на развитіе подземныхъ работъ рудника, на что начальство, повидимому, не хотѣло соглашаться.

Такимъ образомъ, изъ всѣхъ мѣсторожденій донецкаго антрацита въ концѣ концовъ выдвигаются на первый планъ грушевскія разработки, которыя, какъ было видно изъ вышеприведенныхъ цыфръ А. А. Скальковскаго, занимали въ то время исключительное положеніе и по своей добычѣ.

Эти мѣсторожденія представляютъ для насъ интересъ также и въ томъ отношеніи, что мы располагаемъ нѣкоторыми матеріалами, характеризующими не только внѣшнюю сторону развитія грушевской антрацитовой промышленности, но отчасти и внутреннюю ея структуру. Къ этому же времени (къ 40-мъ годамъ прошлаго вѣка) относятся нѣкоторые документы, характеризующіе вышеназванные вопросы и исходящіе не отъ оффиціальныхъ лицъ или ученыхъ (какъ было до сихъ поръ), а изъ среды самихъ же промышленниковъ. Здѣсь мы встрѣчаемъ первое опредѣленное указаніе на кризисъ промышленности — перепроизводство антрацита и паденіе цѣнъ; здѣсь возникаетъ въ промышленной средѣ первый проектъ урегулированія контрактныхъ отношеній при поставкѣ казнѣ угля. Наконецъ, въ этомъ же районѣ строится первая на югѣ желѣзная дорога.

Болѣе или менѣе точныя свѣдѣнія *о размѣрахъ добычи грушевскаго антрацита* начинаются съ 1841 года, послѣ

[1]) По даннымъ, приводимымъ П. Кеппеномъ въ его Statistische Reise (стр. 214) по теплотворной способности 1 пудъ грушевскаго антрацита равенъ 5 пудамъ лисичанскаго угля и 3 пудамъ англійскаго угля.

того какъ были установлены вѣсы для опредѣленія пошлиннаго сбора съ антрацита. Въ одной изъ записокъ грушевскаго антрацитопромышленника, Бердянскаго 1-й гильдіи купца Михаила Конева (матеріалы А. П. Кеппена) развитіе добычи антрацита въ грушевскомъ районѣ представляется въ такомъ видѣ: въ 1841 году было добыто до 250.000 пуд., въ 1842 году до 312.000 пуд., въ 1843 году до 340.000 пуд., въ 1844 году до 700.000 пуд.[1]). Въ 1845 году, по словамъ Конева, могло выработаться до двухъ милліоновъ пудовъ, „но по случаю остановки сбыта едва ли не ограничится половиною этой пропорціи, и потому работы по добыванію нынѣ уменьшились до трехъ четвертыхъ и при такомъ положеніи сбыта менѣе, чѣмъ черезъ годъ, должны быть совершенно закрыты. Напротивъ бы при постоянномъ сбытѣ добываніе могло дойти черезъ три года до 5 милліоновъ пудовъ въ годъ". Коневъ анализируетъ причины этого и устанавливаетъ слѣдующее: антрацитъ первоначально добывался на глубинѣ отъ 7 до 10 сажень, цѣны на него въ первые два года добыванія были отъ 35 до 37 коп. ассигнаціями, и спросъ находился въ соотвѣтствіи съ предложеніемъ, росъ вмѣстѣ съ нимъ. Это стимулировало дѣятельность антрацитопромышленниковъ, и въ своемъ развитіи добычи они обогнали спросъ. Въ результатѣ—*перепроизводство и паденіе цѣнъ:* въ 1844 году цѣны еще держались на уровнѣ 28 коп. за пудъ, въ началѣ 1845 года онѣ упали до 25 коп., „а нынѣ и на 20 коп. за пудъ ассигнаціями купить при шахтахъ желающихъ нѣтъ. На продажу съ доставкою также, чтобы шахтохозяину за уплатою за провозъ оставалось 20 коп. за пудъ ассигнаціями тоже нѣтъ видовъ, и наличный при шахтахъ антрацитъ до 700.000 пудовъ остается непроданнымъ".

Сообщеніе Конева о кризисѣ грушевской антрацитовой промышленности находитъ подтвержденіе въ другомъ доку-

[1]) Тѣ же цыфры находимъ на стр. 212 работы P. Köppen „Statistische Reise in's Land der Donischen Kosaken" etc. Кеппенъ въ своей работѣ ссылается на Конева.

ментѣ, относящемся къ 1846 г. (т. е. приблизительно къ тому же времени, къ которому относится сообщеніе Конева) —именно въ „объявленіи промышленниковъ грушевской антрацитовой добычи“ въ Войсковое Правленіе Войска Донского, въ отвѣтъ на сдѣланное Правленіемъ предложеніе объ объединеніи грушевскихъ антрацитопромышленниковъ въ компаніи [1]). Въ этомъ объявленіи также говорится, что „нынѣшнее состояніе нашего промысла по упадающему постепенно сбыту минерала и его крайнему удешевленію есть положеніе тяжелое, неожиданное нами, смотря на то стремленіе, съ какимъ началось назадъ года два-три заложенія столь многихъ шахтъ“. Эта цитата рисуетъ ту же картину, что и записка Конева: уменьшеніе сбыта, упадокъ цѣнъ, внезапный характеръ этихъ явленій, которыя нельзя было предугадать въ прошломъ, т. к. тогда спросъ развивался хорошо—все это совпадаетъ съ характеристикой Конева.

Надо, наконецъ, оговорить, что попадаются и болѣе раннія, правда, бѣглыя и отрывочныя указанія на кризизъ въ донецкой каменноугольной промышленности, на уменьшеніе сбыта въ связи въ перепроизводствомъ [2]). Однимъ словомъ, намъ кажется, что нѣтъ основанія сомнѣваться въ правильности того событія, которое констатировано Коневымъ—кризиса грушевской антрацитовой промышленности средины 40-хъ годовъ прошлаго столѣтія.

Это было первое проявленіе того общаго характернаго свойства донецкой каменноугольной промышленности, которое въ основныхъ, существенныхъ чертахъ она сохранила и до настоящаго времени: способности быстро обгонять рыночный спросъ, интенсивно развивая добычу подъ вліяніемъ требованій рынка. Особенно поразительныя явленія

---

[1]) По матеріаламъ, сообщеннымъ А. П. Кеппеномъ Совѣту Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи на основаніи документовъ, сохранившихся въ буманоугольной гахъ его отца П. Кеппена.

[2]) также въ связи съ порчей товара. См. П. Любимовъ „О россійской каменноугольной формаціи“. („Горный Журналъ“, 1833 г. № 10).

въ этомъ направленіи обнаруживаетъ исторія донецкой каменноугольной промышленности при началѣ желѣзнодорожнаго строительства на югѣ Россіи, о чемъ скажемъ ниже.

Останавливаясь на вопросѣ о причинахъ кризиса, переживаемаго въ то время грушевской антрацитовой промышленностью, Коневъ приводитъ много интересныхъ данныхъ и соображеній, не только освѣщающихъ объективное положеніе вопроса, но и знакомящихъ насъ съ зарожденіемъ въ промышленной средѣ нѣкоторыхъ изъ тѣхъ проблеммъ, которыя и до сихъ поръ являются вопросами дня въ Донецкомъ Бассейнѣ.

Къ тому времени, когда писалъ Коневъ, потребленіе грушевскаго антрацита было представлено двумя группами потребителей: казной и частными потребителями.

Частное потребленіе, по словамъ Конева,—это домашнее потребленіе и потребленіе антрацита при кузнечныхъ работахъ въ ближайшихъ городахъ: Новочеркасскѣ, Ростовѣ, Нахичевани и Таганрогѣ.

Что же касается казеннаго потребленія антрацита, то оно выражается величинами малыми и случайными. Даже непосредственно послѣ всѣхъ усилій Конева въ пользу казеннаго потребленія антрацита, въ 1849 году, по словамъ А. П. Кеппена, казенное потребленіе грушевскаго антрацита выражалось такими величинами: начальникъ Черноморской береговой линіи Будбергъ купилъ въ первый разъ у Конева въ 1845 году 80.000 пудовъ [1]), и съ тѣхъ поръ потребленіе антрацита управленіемъ Черноморской береговой линіей постепенно вырастаетъ. Еще менѣе примѣнялся антрацитъ для одесскаго пароходства, причемъ выясняется любопытный фактъ, что „нерѣдко по частнымъ видамъ заподряженный антрацитъ считается по контрактамъ, а въ натурѣ замѣняется англійскимъ углемъ, привозимымъ изъ-за границы въ видѣ балласта“ (по матеріа-

[1]) вмѣсто 200.000 пудовъ первоначально запроданнаго количества.

ламъ, сообщеннымъ А. П. Кеппеномъ Совѣту Съѣзду горнопромышленниковъ юга Россіи).

Коневъ не останавливается на простомъ изложеніи фактической стороны вопроса. Его выступленія передъ Наказнымъ Атаманомъ Власовымъ I-мъ, командиромъ Черноморскаго флота Лазаревымъ I, передъ Военнымъ Министромъ и т. д. не являются теоретическими разсужденіями ученаго (какъ у Ле-Пле и А. Скальковскаго) или рапортами по начальству (какъ у Оливіеру, Ковалевскаго и др.), а представляютъ собою нѣчто вродѣ докладныхъ записокъ и ходатайствъ слѣдующихъ поколѣній горнопромышленниковъ, организовавшихся на Съѣздахъ горнопромышленниковъ юга Россіи. Коневъ лично изучилъ вопросъ на мѣстѣ, побывавъ лично въ главнѣйшихъ потребительныхъ пунктахъ южно-морского побережья: Керчи, Симферополѣ, Херсонѣ, Николаевѣ, Одессѣ и др. Онъ затратилъ на это дѣло значительную для того времени сумму въ 1.000 руб. и какъ промышленникъ всю агитацію въ пользу донецкаго антрацита предпринялъ въ цѣляхъ опредѣленно-практическихъ. Поэтому мы считаемъ необходимымъ внимательно остановиться на этомъ голосѣ изъ мѣстной промышленной среды, отражающемъ ея настроенія и надежды.

Переходя къ вопросу о средствахъ помочь кризису, Коневъ останавливается на слѣдующихъ мѣрахъ.

Прежде всего, необходимо наложеніе пошлинъ на англійскій уголь, привозимый къ намъ въ южные порты. Эта идея, возникшая, какъ было показано выше, до Конева, впервые высказывается имъ, промышленникомъ, какъ нѣчто совершенно само собою понятное, какъ главнѣйшая мѣра къ расширенію сбыта донецкаго топлива. Англійскій уголь привозится ввидѣ балласта, и это ставитъ его въ особо выгодныя условія конкурренціи съ донецкимъ углемъ. Коневъ пытается даже установить, что англичане, для борьбы съ донецкимъ углемъ установили какъ бы *экспорт-*

ныя цѣны на свой товаръ. По крайней мѣрѣ, этотъ мотивъ можно уловить въ слѣдующей жалобѣ Конева:

„до появленія на сцену донецкаго антрацита, англійскій уголь продавался до 40 коп., а нынѣ продается, какъ бы въ подрывъ нашей отечественной промышленности, по 15 коп. за пудъ серебромъ".

Врядъ ли можно думать, что англійскіе углеторговцы на нашемъ южно-морскомъ побережьѣ сознательно примѣняли политику экспортныхъ цѣнъ для борьбы съ донецкимъ антрацитомъ. Гораздо естественнѣе предположить, что при наступившемъ перепроизводствѣ донецкіе углепромышленники сами сбили цѣну, и къ этой пониженной цѣнѣ долженъ былъ приспособляться англійскій углеторговецъ, который, импортируя уголь ввидѣ балласта, дѣйствительно, могъ варьировать цѣну въ довольно большихъ размѣрахъ, съ зависимости отъ цѣны конкуррентнаго товара.

Во всякомъ случаѣ, въ одной изъ записокъ поданныхъ Коневымъ, онъ самъ упоминаетъ, какъ о пріемлемыхъ, о нижеслѣдующихъ цѣнахъ: loco Ростовъ 11,5 коп. сер., loco Таганрогъ 14 коп. сер.

Слѣдующую причину затрудненій въ сбытѣ грушевскаго антрацита Коневъ видитъ въ *предубѣжденіи противъ полезныхъ качествъ* донецкаго антрацита, въ необходимости приспособленія топокъ для отопленія антрацитомъ [1]). Конечно, новое топливо прививается туго, и это естественное препятствіе къ его распространенію можетъ быть устранено лишь путемъ постепеннаго проникновенія его въ обиходъ, постепеннаго приспособленія къ нему со стороны потребителей.

Гораздо интереснѣе та третья причина слабаго распространенія донецкаго антрацита, которая заключается въ

[1]) О неудачныхъ опытахъ примѣненія антрацита для паровыхъ котловъ на Луганскомъ заводѣ см. „Горный Журналъ", 1839 г., кн. VII, ст. Иваницкаго „О мѣсторожденіяхъ антрацита на хуторѣ Поповомъ".

несовершенныхъ (по мнѣнію Конева) *способахъ заготовленія его казной*. Коневъ долго и обстоятельно останавливается на этой темѣ; очевидно, это—наболѣвшій вопросъ, поставленный тогда на первую очередь всѣмъ ходомъ экономической жизни Грушевки.

Въ разсужденіяхъ Конева на эту тему сказался антагонизмъ между интересами шахтовлавладѣльцевъ и углеторговцевъ.

Ввиду особой важности этого вопроса, такъ живо интересовавшаго впослѣдствіи всю каменноугольную и антрацитовую промышленность Донецкаго Бассейна (особенно на Съѣздахъ горнопромышленниковъ юга Россіи), мы позволимъ себѣ остановить вниманіе читателей на нижеслѣдующей большой цитатѣ изъ докладной записки Конева Наказному Атаману Войска Донского, генералу отъ кавалеріи Максиму Григорьевичу Власову I-му, отъ 17 іюня 1845 года [1]).

„Правительственныя мѣста и лица, прежде другихъ вполнѣ увѣренныя въ пользѣ, для казны представляющейся отъ введенія антрацита, обращались къ заготовленію его въ двухъ видахъ: 1) посредствомъ торговъ и 2) черезъ комиссіонеровъ, но въ томъ и другомъ чаще встрѣчались затрудненія и неудачи, чѣмъ оправдывались ожиданія; потому къ торгамъ лица, занимающіяся добываніемъ антрацита, не могли являться по отдаленности мѣстъ, для того назначенныхъ. Являлись спекулянты и аферисты, вовсе незнакомые съ этимъ дѣломъ, или предвидѣвшіе результатъ своихъ предпріятій только въ томъ, чтобы получить подъ чужіе залоги задаточныя деньги, а остальное предоставить попеченію правительства. Такъ обыкновенно поступаютъ враги благонамѣренной промышленности и кредита. За этимъ непосредственно слѣдуетъ неисправность, въ которую иногда могутъ впадать и благонамѣренные люди, увлекаясь опрометчивыми

[1]) Находится въ бумагахъ академика П. И. Кеппена, автора цитированнаго сочиненія „Statistische Reise“ etc. и сообщено его сыномъ А. П. Кеппеномъ Совѣту Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи.

справками о базарныхъ на антрацитъ цѣнахъ въ Новочеркасскѣ и Ростовѣ, по которымъ шахтохозяинъ, истощивши капиталъ на неудачное предпріятіе, продаетъ антрацитъ въ убытокъ съ тѣмъ, чтобы не видя успѣха, выручить, что только можно, и простясь съ шахтою, обратиться къ другой промышленности; слѣдовательно, такія основанія къ опредѣленію подрядчиками цѣнъ ошибочны. Во всякомъ случаѣ вслѣдствіе неисправности поставщика казна обращается къ замѣнѣ антрацита другимъ топливомъ, или же этотъ минералъ заготовляютъ черезъ комиссіонеровъ. Но и здѣсь между казною и шахтохозяевами является опять спекулянтъ и возвышаетъ цѣну..... При такихъ обстоятельствахъ видамъ правительства къ потрясенію (?) выгоднаго о введеніи антрацита мнѣнію представляются два основанія: 1) въ несоразмѣрности цѣнъ и 2) въ мнимомъ затрудненіи, для котораго у неисправныхъ подрядчиковъ всегда бываютъ въ запасѣ причины. А между тѣмъ промышленники другого разряда не упускаютъ случая замѣнять антрацитъ англійскимъ углемъ можетъ иногда и при произвольномъ участіи въ томъ неисправнаго поставщика на антрацитъ... Были примѣры, что они (шахтовладѣльцы), явясь къ торгамъ и сдѣлавъ на проѣздъ расхода болѣе 1000 рублей, возвращались безъ успѣха; а безъ сбыта капиталъ ихъ, употребляемый на добываніе антрацита съ надеждою на своевременную выручку, оставался два года безъ движенія".

Несмотря на нѣсколько неясную техническую разницу между казенной заготовкой угля съ торговъ и при помощи комиссіонеровъ, сущность описываемаго Коневымъ явленія понятна: между шахтовладѣльцами и потребительницей—казной становится инородный элементъ-торговецъ, часто спекулянтъ, нерѣдко недобросовѣстный аферистъ и не будучи органически, кореннымъ образомъ связанъ съ промышленностью, ведетъ такую политику цѣнъ, которая не согласна съ интересами шахтовладѣльцевъ и нарушаетъ нормальный характеръ отношеній въ промышленности.

Необходимо отмѣтить, что причинами такого положенія надо считать не только злоупотребленія и несовершенства

того административнаго механизма, который въ тѣ времена вѣдалъ казенныя заготовки, но также и факторы объективно-экономическаго характера. Повидимому, насколько можно судить по вышецитированнымъ документамъ Конева, непосредственныя сношенія казны съ шахтовладѣльцами по заготовкѣ топлива были неудачны для казны потому, что *шахтовладѣльцы, повидимому, не могли справиться съ организаціей доставки проданнаго товара*, что при тогдашнихъ условіяхъ транспорта, при отсутствіи желѣзныхъ дорогъ представлялось дѣломъ сложнымъ и труднымъ. Чтобы устранить это препятствіе и все же избѣжать вреднаго вліянія посредниковъ, принимающихъ поставку товара съ его перевозкой въ мѣста потребленія. Коневъ совѣтуетъ самой казнѣ взять на себя дѣло транспортированія товара, ибо это и подъ силу ей, и будетъ стоить дешевле.

Вообще, вопросъ объ условіяхъ казенныхъ поставокъ, какъ было указано выше, очень занималъ Конева и имъ былъ выработанъ, насколько намъ извѣстно, *первый исходящій изъ торговопромышленныхъ круговъ проектъ договорныхъ условій на поставку антрацита казнѣ*. Основная тенденція этого проекта — внесеніе *начала сознательности* въ дѣло заготовленія топлива казной.

Очевидно, неустойчивость развитія промышленности въ то время уже обнаружила свои отрицательные результаты, и потому у Конева является вполнѣ понятнымъ стремленіе на мѣсто игры спроса и предложенія поставить предварительный учетъ ихъ и соотвѣтственно съ этимъ *регулировать самую промышленность*.

Прежде всего, говоритъ Коневъ, необходимо опредѣлить, сколько потребуется казнѣ антрацита, при условіи примѣненія исключительно антрацитоваго отопленія въ пароходствѣ, Черноморскомъ флотѣ и портахъ, для отопленія казенныхъ зданій въ портахъ южно-морского побережья. Исчисленіе это, „для отвращенія помѣшательства въ заго-

товленіи", необходимо, по мнѣнію Конева, произвести впередъ на три года.

Послѣ этого промышленники должны выяснить, на сколько они могутъ покрыть эту потребность казны въ антрацитовомъ отопленіи, причемъ Коневъ предполагаетъ, что вся потребность казны въ антрацитѣ можетъ быть покрыта сполна отечественными промышленниками.

Самая техника поставки построена по системѣ залоговъ и авансовъ. Промышленникъ обязанъ внести залогъ въ размѣрѣ 20% взятой имъ на себя поставки.

„Чтобы дать болѣе средства къ развитію добыванія, когда шахтохозяинъ выготовитъ къ назначенному сроку весь антрацитъ, поставкою коего обязанъ, то, по освидѣтельствованію его Войсковымъ Начальствомъ на мѣстѣ, выдавать половину денегъ всей заподрядной суммы; а когда доставится на пристань къ мѣстамъ нагрузки, удовлетворить и остальными деньгами".

Коневъ находитъ необходимымъ нормировать въ договорѣ пункты сдачи товаровъ и самую цѣну товара.

> „Опредѣлить пунктами пріемки антрацита отъ шахтохозяевъ особенно удобное къ нагрузкѣ на суда береговое мѣсто Дона, ниже Ростовской Пристани, а для весенней нагрузки на пристани города Новочеркасска и при рѣчкѣ Тузловѣ, и платить имъ въ теченіе трехъ первыхъ годовъ цѣну въ 10 коп. за пудъ, съ доставкою до первой пристани, и съ пріемкою на послѣднихъ по 9 коп. серебромъ".

Повидимому, усилія Конева не нашли поддержки въ торговопромышленныхъ и административныхъ кругахъ того времени, и этотъ энергичный промышленникъ не могъ осуществить своихъ плановъ вытѣсненіе англійскаго угля съ южно-морского побережья, укрѣпленія донецкаго антрацита на Волгѣ[1]), урегулированія отношеній между казной и арендаторами при поставкѣ топлива казнѣ и т. п.

[1]) У Конева есть проекты примѣненія антрацита въ волжскомъ судоходствѣ.

Въ матеріалахъ А. П. Кеппена по этому вопросу находится пессимистическое замѣчаніе, что „Коневъ, не видя поощренія, остановился жертвовать деньгами и временемъ, которыя усердно употреблялъ прежде на поѣздку и переписку, а безъ того и всѣ сношенія его съ лицами, кои могли бы посредственно или непосредственно содѣйствовать сбыту антрацита, почти прекратились".

Документы, касающіеся дѣятельности Конева, даютъ намъ возможность выявить, такъ сказать, *рыночную физіономію* грушевскаго антрацитоваго промысла того времени. Для характеристики *внутренней его структуры* можно воспользоваться другимъ документомъ, сообщеннымъ А. П. Кеппеномъ и относящимся приблизительно къ тому же времени: это упомянутое уже выше „объявленіе промышленниковъ грушевской добычи" въ Войсковое Правленіе Войска Донского по вопросу объ образованіи компаній для добычи антрацита на Грушевкѣ.

Въ 1846 году грушевскимъ антрацитопромышленникамъ было объявлено предложеніе Военнаго Министра объ учрежденіи изъ промышленниковъ особыхъ *компаній для добычи антрацита на грушевскомъ мѣсторожденіи*. Сущность этого предложенія не можетъ быть выяснена, т. к. текстъ его намъ неизвѣстенъ, нельзя также ознакомиться съ содержаніемъ этого предложенія по отвѣту („объявленію") грушевскихъ антрацитопромышленниковъ, и это „объявленіе" интересуетъ насъ лишь какъ документъ, вскрывающій передъ нами нѣкоторыя подробности внутренней структуры донецкой антрацитовой промышленности.

Здѣсь умѣстно будетъ замѣтить, что стремленіе къ образованію промышленныхъ компаній составляетъ давнюю тенденцію нашей экономической политики. Германнъ на стр. 34—35 своего труда[1]) дѣлаетъ такое сообщеніе:

[1]) „Историческое начертаніе россійскаго горнаго производства". Екатеринбургъ, 1810 г.

„Изъ изданной Бергъ-Привиллегіи, между прочимъ изъ 7 пункта, намѣреніе Государя видно, чтобы для большаго и сильнѣйшаго распространенія рудокопныхъ дѣлъ и горныхъ заводовъ входили въ сей промыселъ компаніями, но какъ сіе мало получало исполненія, да и впредь, кажется не полагалъ надежды на своихъ подданныхъ, яко ни мало не привыкшихъ къ составленію большихъ компаній, какъ въ торговыхъ, такъ и въ промышленныхъ дѣлахъ, вознамѣрился пригласить къ сему бывшую тогда въ Парижѣ Миссисипскую Компанію, и для того, сочиня тѣмъ кондиціямъ, на которыхъ тотъ вызовъ основать располагался, проектъ, подписанный 1721 года, января, 13 дня, Президентомъ графомъ Брюсомъ и членами: Михаелисомъ, Зыбинымъ и Райзеромъ, далъ отправленному для того соглашенія въ Парижъ, за собственноручнымъ подписаніемъ, повелѣніе; но сіе отправленіе не имѣло никакого успѣха“ [1]).

Точно также не имѣла никакого успѣха попытка образовать компаніи изъ антроцитопромышленниковъ въ 1846 году.

Въ „объявленіи“ грушевскихъ шахтовладѣльцевъ указано, что въ Грушевкѣ работаетъ 51 шахта, на площади 76.500 кв. сажень, причемъ стоимость оборудованія всѣхъ шахтъ, по оцѣнкѣ каждой изъ нихъ въ 4.000 руб. ассигнаціями, составитъ 204.000 руб.

Общую характеристику промышленности „объявленіе“ представляетъ въ такомъ видѣ: „Хозяева шахтъ почти всѣ люди весьма недостаточные; изъ нихъ только малая часть есть людей торговыхъ, а остальные тѣ, которые никогда торговлею не занимались; работы ведутъ смотря по средствамъ и силамъ своимъ, не съ коммерческими расчетами на большія выгоды, а можно сказать только для снисканія пропитанія“.

[1]) Тремя днями позднѣе былъ изданъ указъ о припискѣ деревень къ промышленнымъ предпріятіямъ, упоминающій также о компаніяхъ „купецкихъ людей“. Любопытно, что въ числѣ упомянутыхъ въ этомъ указѣ отраслей промышленности названа и угольная. (См. Германнъ, цит. соч. стр. 35—36.)

Несмотря на явную тенденціозность и жалобный тонъ этого заявленія, нельзя не признать правильной такую характеристику промышленности; мелкій, не-индустріальный, мы сказали бы кустарный характеръ промышленности не только составлялъ характерную особенность этого періода развитія промышленности, но и въ послѣдующей исторіи Донецкаго бассейна неоднократно выступаетъ антагонизмъ крупнаго капиталистическаго и мелкаго кустарнаго промысла.

Исходя изъ того соображенія, что хозяйственныя и техническія условія отдѣльныхъ шахтъ весьма различны, грушевскіе антрацитопромышленники, подавшіе „объявленіе", считаютъ невозможнымъ образованіе изъ нихъ акціонерной компаніи.

Высказавшись по этому вопросу, признавъ необходимымъ оставить самостоятельное хозяйственное бытіе за каждымъ промышленникомъ, они переходятъ къ обсужденію другой темы, самое возникновеніе которой въ то время нельзя не признать чрезвычайно интереснымъ. Это—нѣчто вродѣ синдиката, *общихъ конторъ для продажи грушевскаго антрацита.*

Возможный планъ этого дѣла представлялся имъ въ такомъ видѣ:

1) Всѣмъ промышленникамъ избрать изъ среды себя двухъ или трехъ комиссіонеровъ для продажи антрацита, давъ имъ отъ каждаго пуда проданнаго ими минерала такое возмездіе за трудъ, которое могло бы заохочивать ихъ къ постоянной дѣятельности въ своемъ назначеніи и притомъ обязать ихъ личною и денежною отвѣтственностью, въ случаяхъ, когда черезъ упущенія или черезъ утайку ихъ деньги не будутъ доходить до рукъ хозяевъ, кому сколько по расчету за взятый минералъ слѣдуетъ.

2) По соображеніи дѣйствительной стоимости антрацита за пудъ въ выработкѣ каждому хозяину рудника,

опредѣлить постоянную цѣну ему также за пудъ при шахтахъ на извѣстное число лѣтъ (на годъ или на два), могущую покрывать расходы на рабочихъ и инструменты, на комиссіонеровъ, войсковую пошлину, давать проценты на сумму, употребленную первоначально на все заведеніе, и дѣлать барышъ или прибытокъ хозяину.

Но и этотъ второй проектъ, по мнѣнію антрацитопромышленниковъ, неосуществимъ, ибо онъ встрѣчаетъ затрудненіе въ томъ, какъ „привести антрацитъ въ опредѣлительную или постоянную годовую цѣну за пудъ", или выражаясь современнымъ языкомъ, представлялось затруднительными выработать „основную цѣну" антрацита.

Себѣ-стоимость угля, по исчисленіямъ промышленниковъ, слагалась изъ слѣдующихъ элементовъ:

1) Изъ расхода: на годовую плату приказчику рудника: на желѣзные инструменты: молоты, долоты (отбойные и подбойные), клинья и лопаты; на лѣсъ для крѣпей внутри рудника, на устройство и починку подъемной машины, на канаты, на двѣ лошади, движущія (поперемѣнно) эту машину и содержаніе ихъ, на работника, смотрящаго за лошадьми и управляющаго ими при машинѣ во время подъема антрацита, воды, работниковъ и опусканія ихъ въ рудникъ; на растрату антрацита при шахтѣ вывѣтриваніемъ его по пріемѣ отъ рабочихъ и при новой перекладкѣ и перевѣскѣ, когда отдается на фуры (считая на 100 пуд. по 6 пуд.); проценты на капиталъ, употребленный при пробойкѣ шахты, на землянки (помѣщенія) для рабочихъ и приказчика и вообще на устройство рудника; въ проценты на капиталъ, оборачивающійся по руднику во время работъ,—падаетъ на каждый пудъ добытаго антрацита, полагая примѣрно и весьма умѣренно $7^1/_4$ коп.

2) заработная плата рабочимъ по добычѣ антрацита. Какъ говорятъ авторы „объявленія": „вольнымъ работникамъ платится за выбитіе и выемку антрацита изъ шахтъ на

верхъ и складку его при шахтахъ съ ихъ освѣщеніемъ рудника: высшія цѣны—12.5 коп., низшія цѣны—7 коп. среднее—$9^1/_2$ коп. ассигнаціями.

Всего съ прочими статьями себѣ-стоимость по исчисленію грушевскихъ антрацитопромышленниковъ составляетъ 18,75 коп. ассигн. на пудъ.

Къ сожалѣнію, здѣсь не указана форма заработной платы: повременно или сдѣльно уплачиваются эти деньги. Ранѣе мы встрѣчались съ указаніемъ на существованіе испольной формы. Относительно Грушевки мы имѣемъ опредѣленныя указанія на существованіе испольной платы, относящіяся, приблизительно, къ тому же періоду времени. Въ вышецитированной статьѣ г. Иваницкаго о грушевскихъ разработкахъ мы читаемъ:

> „Хозяева разработокъ большею частію жители окрестныхъ помѣщичьихъ селъ, частью же поселяне Старобѣльскаго и другихъ уѣздовъ; они задѣльной платы не получаютъ, но за труды свои берутъ половину или двѣ трети добытаго угля, смотря по большей или меньшей легкости работы“.

Полученіе „заработной платы“ „хозяевами“, конечно, невозможно. Очевидно, здѣсь мы имѣемъ передъ собой такія отношенія: грушевскіе казаки, которымъ принадлежало исключительное право на разработку, сдавали производство работъ по добычѣ постороннимъ, напр. Старобѣльскимъ крестьянамъ, на которыхъ фактически лежало добываніе угля, за что, повидимому, г. Иваницкій и называетъ ихъ „хозяевами“. Но эти „хозяева“ получали вознагражденіе въ видѣ „задѣльной платы“, по словамъ того же Иваницкаго, и это даетъ основаніе намъ считать ихъ не арендаторами, а именно рабочими, хотя и находящимися въ особыхъ условіяхъ.

Спутанность отношеній между юридическими собственниками каменноугольныхъ разработокъ и фактическими работниками, лишенными, по закону, права быть юриди-

ческими хозяевами предпріятія, наблюдается въ донецкой каменноугольной промышленности и въ наше время, какъ объ этомъ свидѣтельствуетъ инцидентъ разыгравшійся въ маѣ 1914 г. среди т. н. крестьянскихъ шахтъ Бахмутскаго уѣзда.

Останавливаясь снова на приведенномъ выше своеобразномъ проектѣ синдикатскаго объединенія грушевскихъ антрацитопромышленниковъ, необходимо указать, что, конечно, по отношенію ихъ этимъ полукустарнымъ предпріятіямъ такіе термины современной экономической жизни, какъ напр. синдикаты, могутъ быть приложимы лишь съ большими оговорками, какъ аналогія. Однако, нельзя не указать, что экономическое положеніе грушевской антрацитопромышленности того времени давало нѣкоторое основаніе къ возникновенію такихъ модернизированныхъ формъ экономической дѣятельности. Въ этомъ убѣждаетъ насъ приведенный выше *анализъ издержекъ производства* грушевскаго антрацита.

Какъ мы видѣли, себѣстоимость антрацита въ Грушевскомъ районѣ составила 18,75 коп. ассигнаціями на пудъ угля. Далѣе, мы знаемъ, что оборудованіе 51 шахты грушевскаго района стоило 204.000 руб., при добычѣ ихъ (въ 1845 году) около милліона пудовъ, что составитъ на 1 пуд. добытаго въ томъ году угля затрату основного капитала въ размѣрѣ 20,4 коп. на пудъ. Предполагая, что эта затрата основного капитала, при тогдашней дороговизнѣ денегъ, медленности ихъ оборота, вообще болѣе слабомъ, чѣмъ теперь, развитіи мѣнового хозяйства, должна дать не менѣе 12% годовыхъ, мы получимъ, что на 1 пудъ добытаго антрацита % на основной капиталъ ложится въ размѣрѣ 2,404 коп. на пудъ. Предполагая, далѣе, что при низкомъ уровнѣ техники изнашиваніе этого основного капитала совершается въ теченіе 10 лѣтъ и что слѣдовательно, каждый годъ изнашивается $^1/_{10}$ часть его,

мы получаемъ 2,04 коп. на 1 пуд. угля на амортизацію, въ значительнѣйшей степени не зависящую отъ размѣровъ добычи и слѣдовательно, относящуюся къ „фиксированнымъ издержкамъ производства“[1]), что вмѣстѣ съ выведенными выше 2,404 коп. процентовъ на основной капиталъ, приходящихся на 1 пудъ угля и составляющихъ безспорный элементъ фиксированныхъ издержекъ производства, составитъ : 2,404+2,04=4,444 коп. на 1 пудъ добытаго антрацита.

Въ этой суммѣ фиксированныхъ издержекъ можетъ быть подвергнуто оспариванію одно слагаемое—2,04 коп. на амортизацію, какъ не относящееся всецѣло къ фиксированнымъ издержкамъ, ибо изнашиваніе сооруженій совершается, конечно, быстрѣе въ случаѣ работы рудника, чѣмъ въ случаѣ его бездѣйствія. Признавая правильность этого соображенія, мы однако считаемъ выведенную нами цифру фиксированныхъ издержекъ грушевской антрацитовой промышленности во второй половинѣ 40-хъ годовъ близкой къ дѣйствительности, ибо хотя въ одномъ слагаемомъ у насъ имѣется нѣкоторое преувеличеніе, то съ другой стороны мы не посчитали въ суммѣ фиксированныхъ издержекъ такихъ, которыя несомнѣнно относятся къ этой категоріи, но не могли быть нами учтены, п. ч. не могли быть выдѣлены изъ общей суммы прочихъ издержекъ. Къ такимъ неучтеннымъ нами фиксированнымъ издержкамъ относятся, напримѣръ, расходы по содержанію лошадей и прислуги при нихъ, поддержаніе крѣпленія шахтъ и нѣк. др.

Наконецъ, нельзя обойти молчаніемъ еще одного возраженія, которое можетъ быть сдѣлано относительно точности приведенныхъ цыфръ. Могутъ сказать, что нельзя придавать вѣры показаніямъ самихъ углепромышленниковъ, ибо эти показанія могутъ быть проникнуты субъективнымъ

---

[1]) См. объ этомъ нашу замѣтку „Zur Frage der Ausfuhr Politik der Kartelle“, въ „Kartell-Rundschau“, 1913, № 10.

и пристрастнымъ отношеніемъ къ вопросу, какъ показанія заинтересованныхъ лицъ. Мы полагаемъ, что эти показанія свѣдущихъ, единственно знающихъ это дѣло лицъ, представляютъ вполнѣ закономѣрный источникъ познанія экономическихъ явленій, если не имѣется опредѣленныхъ основаній подозрѣвать правдивость этихъ показаній. Въ данномъ случаѣ обстоятельства дѣла не вынуждали антрацитопромышленниковъ къ неискреннимъ показаніямъ, ибо вопросъ о себѣстоимости они сами подняли внѣ всякой связи съ вопросами обложенія, вопросами о нормальной цѣнѣ при казенныхъ поставкахъ и т. п.,—съ тѣми вопросами, которые могутъ вліять на правдивость показаній заинтересованныхъ лицъ.

Наконецъ, необходимо отмѣтить, что если бы имѣла мѣсто неточность показаній, то она прежде всего касалась бы абсолютной величины цыфры себѣ-стоимости, а не отношеній между отдѣльными ея элементами, между тѣмъ насъ въ данномъ случаѣ интересуетъ этотъ послѣдній вопросъ. Послѣ всѣхъ этихъ замѣчаній, мнѣ кажется, мы можемъ считать выведенную нами выше цыфру фиксированныхъ издержекъ (4,444 коп. на пуд.) не преувеличенной и близкой къ дѣйствительности. Въ такомъ случаѣ, въ общей суммѣ себѣ-стоимости (18,75 коп.) эти фиксированныя издержки составятъ около 24% — процентъ весьма значительный: около одной четверти всѣхъ издержекъ производства грушевской антрацитовой промышленности углепромышленникамъ приходится нести, независимо отъ размѣровъ добычи. Процентъ фиксированныхъ издержекъ опредѣляетъ собою тенденцію къ объединенію промышленности: чѣмъ больше этотъ процентъ, тѣмъ сильнѣе стремленіе къ объединенію и м. б. это обстоятельство сыграло извѣстную роль въ вопросѣ о возникновеніи среди грушевскихъ антрацитопромышленниковъ проекта организаціи „общихъ конторъ продажи“.

Обращаясь снова къ „объявленію“ грушевскихъ антрацитопромышленниковъ, мы узнаемъ изъ него, что и въ тѣ давнія времена промышленники терпѣли большія неудобства отъ явленія, составляющаго большое злое Донецкаго бассейна и въ наши дни—отъ неустойчивости рабочихъ рукъ. Предложеніе рабочихъ рукъ и цѣны на нихъ колеблятся не только по годамъ, но и по временамъ года: весенній и, особенно, лѣтній отливъ рабочихъ изъ промышленности на полевыя работы создаетъ недостатокъ рабочихъ рукъ и повышаетъ цѣны на нихъ, а поздней осенью и, особенно, зимой наблюдается обратное явленіе. Въ то же время уже и тогда замѣчается та разница между отдѣльными предпріятіями, которая, какъ мы покажемъ ниже, имѣетъ весьма существенное значеніе и въ настоящее время, создавая извѣстную дифференціацію между отдѣльными предпріятіями: благопріятныя условія работъ на отдѣльныхъ рудникахъ, естественно, создаютъ для нихъ болѣе благопріятное положеніе въ вопросѣ объ обезпеченіи живой рабочей силой. Какъ говорятъ авторы „объявленія“,

> „цѣна рабочихъ разнообразится по рудникамъ еще и отъ мѣстнаго удобства ихъ, или неудобства, о коихъ выше сказано: въ рудникахъ безопасныхъ, сухихъ, болѣе развитыхъ штреками, имѣющихъ свободный текучій воздухъ, необходимый для дыханія людей и горѣнія огня, работники нанимаются охотнѣе и берутъ цѣны съ пониженіемъ противъ цѣны въ тѣхъ рудникахъ, гдѣ менѣе удобствъ.

Каменноугольная и антрацитовая промышленность Донецкаго бассейна въ теченіе 50-хъ годовъ 19 вѣка.

Въ февралѣ 1850 года камеръ-юнкеръ Анатолій Николаевичъ Демидовъ, патронъ экспедиціи Ле-Пле, обратился къ Директору Департамента Горныхъ и Соляныхъ Дѣлъ Генералу Фуллону съ просьбой сообщить данныя о добычѣ и потребленіи каменнаго угля и антрацита Донец-

каго бассейна; Демидовъ хотѣлъ узнать, продолжается ли и въ настоящее время разработка тѣхъ копей, которыя были описаны имъ въ 1837—1839 г.г.

Въ Департаментѣ Горныхъ и Соляныхъ Дѣлъ этихъ свѣдѣній также не оказалось. Горный Начальникъ Луганскаго завода, по запросу Департамента, отвѣтилъ, что въ общемъ каменноугольныя разработки въ Донецкомъ Бассейнѣ остались безъ развитія со времени экспедиціи Ле-Пле, но что точныхъ свѣдѣній объ этихъ разработкахъ (за исключеніемъ разработокъ Луганскаго завода) не имѣется, ибо эти разработки подчинены разнымъ вѣдомствамъ.

Однако, желая составить представленіе объ этихъ горныхъ разработкахъ, горный начальникъ Луганскаго завода полковникъ Летуновскій собралъ всѣ необходимыя данныя разсылкой особыхъ нарочныхъ съ запросами на самыя разрабатываемыя мѣсторожденія. Въ результатѣ у него получилась небольшая записка, озаглавленная имъ „Свѣдѣнія о разработкѣ и употребленіи каменнаго угля и антрацита въ Екатеринославской губерніи и въ земляхъ Донского Войска въ 1850 году“.

Въ этой запискѣ замѣчается очень рѣзкая разница въ отношеніи г. Летуновскаго къ каменному углю и антрациту.

По даннымъ статистической таблицы, приложенной г. Летуновскимъ къ своей запискѣ, ежегодная добыча твердаго минеральнаго топлива въ Донецкомъ Бассейнѣ составляла: каменнаго угля—800.000 пудовъ, антрацита—2.360.000 пудовъ, итого 3.160.000 пудовъ[1]).

Эти данныя ниже тѣхъ цыфръ, которыя мы находимъ на стр. 551 труда Ле-Пле о размѣрахъ добычи въ 1850

[1]) Тѣ же цыфры приводятъ для 1850 года К. В. Чевкинъ и А. Д. Озерскій въ своемъ „Обзорѣ горной производительности Россіи“ въ сборникѣ статистическихъ свѣдѣній о Россіи, изд. Статист. Отд. Им. Русск. Геогр. О-ва, кн. 1, С.П.Б. 1851 г. Записка полковника Летуновскаго сообщена А. П. Кеппеномъ Совѣту Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи съ помѣткою „изъ архивныхъ документовъ“.

году: по даннымъ Ле-Пле добыча каменнаго угля и антрацита показана въ размѣрѣ 3.540.000 пуд.

Повидимому, имѣется основаніе предполагать, что цыфры Летуновскаго ниже дѣйствительности. Самъ Летуновскій по этому поводу замѣчаетъ:

„вѣдомость, составленная изъ многолѣтнихъ наблюденій, можетъ почитаться весьма опредѣлительною, по неимѣнію другихъ данныхъ, которыя бы относительно частныхъ выработокъ дали возможность получить болѣе точныя свѣдѣнія".

Летуновскій въ своей запискѣ совершенно опредѣленно объясняетъ намъ причины этой неточности. Ежегодный болѣе или менѣе правильный учетъ добычи угля производится только на пяти мѣсторожденіяхъ: въ Бахмутскомъ уѣздѣ—на казенныхъ Лисичанскихъ копяхъ, въ селѣ Александровкѣ, помѣщика Шидловскаго (рудникъ кн. Воронцова) и въ Славяносербскомъ уѣздѣ—на казенныхъ Успѣнскихъ копяхъ въ 25 верстахъ отъ Луганскаго завода и, наконецъ, на Грушевскихъ и Екатерининскихъ антрацитовыхъ копяхъ.

На остальныхъ каменноугольныхъ и антрацитовыхъ копяхъ не только не ведется правильнаго учета добычи, но даже болѣе того—имѣются совершенно опредѣленныя причины, препятствующія этому учету. Вотъ какъ говоритъ по этому вопросу самъ Летуновскій:

„Въ земляхъ помѣщичьихъ, гдѣ производится небольшая добыча каменнаго угля, владѣльцы не участвуютъ въ добычѣ, предоставляя ее своимъ крестьянамъ, которые, добывъ уголь, везутъ оный на продажу въ тѣ мѣста, гдѣ оный потребляется, удѣляя помѣщику только самое необходимое количество угля для сельскихъ нуждъ. Часто въ одной и той же шахтѣ рабочіе перемѣняются, а потому ни они, ни предшественники ихъ не знаютъ, сколько добыто угля въ извѣстное время. Кромѣ того, что крестьяне не ведутъ учета угля, трудно и вѣрить имъ въ суммѣ добычи, которую они обыкновенно стараются показывать въ маломъ количествѣ,

—а какъ крестьяне добытый уголь не вѣсятъ, и продаютъ его возами, то точность учета становится еще затруднительнѣе.—Въ казенныхъ селеніяхъ система разработки почти та же, по крайней мѣрѣ, до поступленія ихъ въ государственное имущество крестьяне работали уголь свободно, нынѣ же, кажется, за право добычи взыскивается акцизъ или откупная сумма, поступающая въ сельскій капиталъ".

Если сравнить цифры Летуновскаго съ данными А. Скальковскаго, относящіяся ко второй половинѣ 40-хъ годовъ, мы получимъ цыфровую картину очень быстраго роста антрацитовой промышленности Области Войска Донского: въ срединѣ 40-хъ годовъ добыча антрацита составляла 53% общей добычи, а въ 1850 году—уже 74% ея. Эти цыфры, несмотря на ихъ приблизительность, прекрасно иллюстрируютъ стаціонарный характеръ каменноугольной промышленности и ростъ добычи антрацита.

Всѣ мѣсторожденія Летуновскій разбиваетъ на четыре категоріи—тѣ же, о которыхъ говоритъ А. Скальковскій въ своей статьѣ о положеніи донецкой каменноугольной промышленности во второй половинѣ 40-хъ годовъ, а именно:

а) *разработки Горнаго Вѣдомства:* 1) старыя Лисичанскія разработки, въ 60 верстахъ отъ Луганскаго завода, съ добычей 300.000 пуд. каменнаго угля. Эти разработки находились въ стаціонарномъ состояніи и какъ будто немного регрессировали: при Ле-Пле ихъ производство достигало 450.000 пудовъ, а Летуновскій опредѣляетъ ихъ добычу въ 300.000 пудовъ. Мы опять повторяемъ здѣсь неоднократно высказывавшееся нами положеніе, что эти копи гибли отъ ограниченности сбыта. 2) То же слѣдуетъ сказать объ Успѣнскихъ мѣсторожденіяхъ, также связанныхъ съ Луганскимъ заводомъ и также стараго происхожденія: ихъ производительность опредѣляется А. Скальковскимъ въ 60.000 пудовъ, а Летуновскимъ—въ 50.000 пудовъ. Два остальныя мѣсторожденія, упоминаемыя Летуновскимъ—антрацитовыя, а именно 3) Городищенское

мѣсторожденіе, въ Славяносербскомъ уѣздѣ, въ 50 верстахъ отъ Луганскаго завода, и обслуживавшее преимущественно нужды этого завода, ибо хотя товаръ этихъ копей доходилъ и до Таганрога, но все же онъ имѣлъ большой минусъ сравнительно съ основнымъ товаромъ, потреблявшимся на южно-морскомъ побережьѣ, грушевскимъ антрацитомъ: дальность разстоянія. И этотъ основной моментъ, двигающій или останавливающій развитіе донецкой каменноугольной промышлености, моментъ разстоянія и транспорта, сыгралъ въ данномъ случаѣ рѣшающую роль: ограниченное узкими рамками рынка Луганскаго завода, не имѣющее силъ конкуррировать съ грушевскимъ антрацитомъ на побережьѣ Азовскаго моря, это мѣсторожденіе обнаруживаетъ тенденцію къ регрессу, какъ и ранѣе упомянутыя нами казенныя разработки. По даннымъ, приводимымъ А. Скальковскимъ, производительность этого мѣсторожденія составляла все же 150.000 пудовъ, а по таблицѣ Летуновскаго—всего 30.000 пудовъ. 4) Екатерининскія антрацитовыя мѣсторожденія, близь Екатерининской станицы Области Войска Донского, съ годовой добычей въ 1850 году 120.000 пудовъ. Какъ мы знаемъ изъ предыдущаго изложенія, этотъ рудникъ, возникшій въ 1843 году, къ концу 40-хъ годовъ сдалъ свои позиціи на рынкѣ грушевскому антрациту.

б) *Разработки казенныхъ крестьянъ* въ Бахмутскомъ уѣздѣ—уже ранѣе извѣстныя намъ копи близь селеній Желѣзнаго, Никитовскаго и Зайцевскаго, съ годовой добычей 150.000 пудовъ, а по даннымъ А. Скальковскаго—220.000 пудовъ. Сравненіе этихъ цыфръ по прежнему показываетъ намъ печальное положеніе каменноугольныхъ разработокъ, сдавленныхъ ограниченностью рынка и недостаточностью средствъ транспорта.

в) *Помѣщичьихъ разработокъ* въ Бахмутскомъ и Славяносербскомъ уѣздахъ, и прежде всего главнѣйшей

изъ нихъ—Александровской разработки кн. Воронцова, со стаціонарной добычей при А. Скальковскомъ и Летуновскомъ въ 150.000 пудовъ. Этотъ фактъ тѣмъ болѣе заслуживаетъ вниманія, что именно Александровскія (и Желѣзнянско-Никитовскія) мѣсторожденія были поставлены въ болѣе благопріятныя условія конкурренціи, по отношенію къ антрациту грушевскихъ мѣсторожденій, чѣмъ всѣ прочія каменноугольныя разработки. Это объясняется тѣмъ, что хотя преимущества разстоянія всецѣло на сторонѣ грушевскихъ разработокъ даже по отношенію къ Александровскимъ и Желѣзнянско-Никитовскимъ мѣсторожденіямъ, но, какъ говоритъ А. Скальковскій [1]),

> „въ этомъ углѣ могутъ имѣть нужду всѣ фабрики, по неудобству употреблять антрацитъ въ нѣкоторыхъ техническихъ работахъ (напримѣръ, на стеклянныхъ фабрикахъ)".

Очевидно, и это техническое преимущество александровскихъ и зайцевскихъ углей не могло преодолѣть дѣйствія чисто экономическаго фактора—транспортныхъ условій.

Годовая добыча всѣхъ помѣщичьихъ разработокъ по Летуновскому составляла 310.000 пудовъ.

Наконецъ, послѣднюю группу по таблицѣ Летуновскаго составляютъ г) *разработки Области Войска Донского,* съ добычей 2.200.000 пудовъ.

Теперь попытаемся произвести сравненіе данныхъ второй половины 40-хъ годовъ и начала 50-хъ годовъ (данныхъ А. Скальковскаго и Летуновскаго) по категоріямъ владѣльцевъ угленосныхъ земель, чтобы опредѣлить т. о., какова *динамика добычи на казенныхъ, крестьянскихъ, помѣщичьихъ и козачьихъ копяхъ.*

Конечно, при оцѣнкѣ этихъ данныхъ необходимо имѣть въ виду общую оговорку о несовершенствѣ статистическаго матеріала того времени, которую мы сдѣлали выше.

---

[1]) „Опытъ статистическаго описанія Новороссійскаго края," часть вторая, стр. 540.

Слѣдуетъ обратить вниманіе на то обстоятельство, что въ нашихъ источникахъ статистическія свѣдѣнія о добычѣ, обыкновенно, приводятся въ круглыхъ цыфрахъ, по большей части даже въ десяткахъ тысячъ, и это, конечно, свидѣтельствуетъ объ ихъ приблизительности. Далѣе, приводимыя данныя иногда носятъ неопредѣленный характеръ, напримѣръ: „120.000 пудовъ и болѣе“, „10—12 тысячъ пудовъ“. Въ такихъ случаяхъ, изъ двухъ показанныхъ цыфръ мы брали всегда бо́льшую и игнорировали всѣ приписки не-цыфрового характера.

Но кромѣ этихъ соображеній общаго характера о несовершенствѣ нашихъ статистическихъ данныхъ, относящихся къ разсматриваемому нами періоду, необходимо сдѣлать нѣсколько пояснительныхъ примѣчаній, касающихся спеціально данныхъ ниже приводимой таблицы. Повидимому, въ итогъ добычи минеральнаго топлива на казенныхъ земляхъ не вошли у А. Скальковскаго цыфры Екатерининскихъ антрацитовыхъ разработокъ, давшихъ въ 1850 году добычу въ 120.000 пудовъ. Повидимому, во время А. Скальковскаго эта цифра была значительно ниже, ибо разработки только что начинались.

Далѣе, у того же А. Скальковскаго является нѣкоторая неопредѣленность по отношенію къ Успѣнскимъ помѣщичьимъ разработкамъ, именно для насъ осталось невыясненнымъ, составляетъ ли добыча этихъ разработокъ цыфру 40.000 пудовъ или 52.000 пудовъ; нами принята послѣдняя цыфра.

Какъ будетъ показано ниже, эта неясность цыфръ не отражается существенно на тѣхъ выводахъ, которые можно сдѣлать изъ данныхъ нижеприводимой таблицы.

Таблица № 5.

Развитіе добычи каменнаго угля и антрацита на казенныхъ, помѣщичьихъ, крестьянскихъ и войсковыхъ земляхъ со второй половины 40-хъ годовъ до 1850 года.

	Вторая половина 40-хъ годовъ	1850 годъ
	пудовъ	
Казенныя земли	710.000	600.000
Помѣщичьи земли	342.000	310 000
Крестьянскія земли	220.000	150.000
Войсковыя земли	1.450.000	2.200,000
Итого . . . „ .	2.722.000	3.270.000

Первый совершенно безспорный выводъ, который можно сдѣлать на основаніи данныхъ этой таблицы,— это паденіе значенія добычи казны и возрастаніе значенія разработокъ на войсковыхъ земляхъ. Этотъ выводъ тѣмъ болѣе несомнѣненъ, что, какъ было объяснено выше, цыфры перваго столбца таблицы, по сравненію со вторымъ, повидимому, нѣсколько преуменьшены въ отношеніи казенныхъ земель и преувеличены въ отношеніи войсковыхъ земель. Отсюда, конечно, слѣдуетъ, что разница въ пользу второго столбца должна быть еще больше. Эта разница, выраженная въ цыфрахъ, настолько значительна, что въ данномъ случаѣ она не можетъ быть объяснена случайными колебаніями, тѣмъ болѣе, что всѣ свидѣтельства нашихъ источниковъ не даютъ намъ возможности воспользоваться этимъ послѣднимъ объясненіемъ: совершенно очевидно, что разница въ цыфрахъ зависитъ не отъ случайныхъ погодныхъ колебаній цыфръ добычи, а является результатомъ стойкаго закономѣрнаго процесса, ведущаго казенныя разработки къ паденію, а войсковыя—къ расцвѣту.

Крестьянскія разработки также обнаруживаютъ упадокъ добычи: и крупная разница цыфръ, и свидѣтельства нашихъ источниковъ также не даютъ возможности объяс-

нить случайными колебаніями разницу цыфръ добычи перваго и второго столбца.

Остаются помѣщичьи разработки. Даже если внести поправку въ 12.000 пудовъ, о которой было говорено выше, и посчитать добычу этихъ разработокъ въ первомъ столбцѣ не въ 342.000 пуд., а въ 330.000 пудовъ, то и въ такомъ случаѣ эти цыфры обнаруживаютъ печальное состояніе этихъ разработокъ, что въ предыдущемъ изложеніи было болѣе подробно объяснено нами на примѣрѣ александровскихъ разработокъ кн. Воронцова.

Въ сущности говоря, данныя приведенной таблицы не дали намъ ничего новаго противъ той характеристики эволюціи донецкой каменноугольной промышленности, которая была приведена нами выше, но эти данныя представили лишь цыфровую иллюстрацію общей картины роста грушевскихъ разработокъ подъ вліяніемъ измѣненія условій рынка.

Мы теперь переходимъ къ характеристикѣ *рынка сбыта донецкаго минеральнаго топлива въ 1850 году.*

Общая картина рынка сбыта каменнаго угля представлена въ запискѣ полковника Летуновскаго т. о.:

Чтобы яснѣе удостовѣриться въ положеніи каменноугольнаго промысла, должно обратить вниманіе на слѣдующія обстоятельства: 1) вообще на всѣхъ тѣхъ пространствахъ, гдѣ залегаетъ каменный уголь, ни заводовъ, ни фабрикъ не существуетъ и до сихъ поръ, по крайней мѣрѣ, за послѣдніе 20 лѣтъ, ни одной изъ фабрикъ вновь не выведено (кромѣ одного въ маломъ размѣрѣ стеариноваго завода и машиннаго заведенія агрономическихъ машинъ г-на Шумана); *когда же нѣтъ фабрикъ, то нѣтъ и сбыта угля*[1]); 2) до сихъ поръ единственное, болѣе значительное употребленіе каменнаго угля заключается въ сбытѣ его на вытопку сала въ Бахмутѣ и Луганскомъ заводѣ и на вываркy соли въ Славянскѣ. Но производства эти чрезвычайно ограничены и потребленіе угля восходитъ на эти операціи до 200.000 пудовъ; 3) Лисичанскій уголь,

[1]) Курсивъ нашъ.

наиболѣе разрабатываемый въ Донецкомъ кряжѣ, потребляется на дѣйствіе Луганскаго завода, который потребляетъ до 100.000 пудовъ, въ прежнее же время потреблялось его до 500.000 пудовъ, но съ введеніемъ антрацита въ дѣйствіе вагранокъ количество Лисичанскаго угля не превышаетъ означенной цифры 100.000 пудовъ; 4) отопка жилыхъ зданій въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ каменный уголь имѣется, не производится, потому что мѣстные жители, даже тѣ, кои сами добываютъ его, отапливаются кизякомъ въ большомъ количествѣ, заготовляемомъ въ лѣтнее время. Луганскій заводъ есть единственное мѣсто, гдѣ большая часть заводскихъ обывателей отапливается каменнымъ углемъ; 5) весьма небольшое количество каменнаго угля идетъ на выжегъ извести, сженіе которой въ особо устраиваемыхъ горнахъ замѣтно начинаетъ возрастать; 6) количество каменнаго угля, употребляемое въ деревенскихъ кузницахъ, чрезвычайно ограничено; 7) съ недавняго времени каменный уголь вводится на винокурняхъ, взамѣнъ дровъ и соломы; 8) до сихъ поръ добыча каменнаго угля здѣсь не составляетъ особаго промысла, и всѣ мѣсторожденія онаго лежатъ почти неприкосновенными, ибо тѣ частныя мѣсторожденія, гдѣ наибольшая добыча производится, отъ выхода пластовъ разработаны не глубже 15 сажень; 9) чтобы еще болѣе убѣдиться въ томъ, что уголь здѣсь до сихъ поръ не входитъ въ расчеты коммерческихъ оборотовъ, должно принять во вниманіе, что стоимость земель, заключающихъ пласты каменнаго угля, равна цѣнамъ земель, не имѣющимъ его.

О рынкѣ сбыта грушевскихъ и екатерининскихъ антрацитовъ Летуновскій сообщаетъ свѣдѣнія, въ общемъ, совпадающія съ тѣми, которыя были извѣстны намъ изъ предыдущаго изложенія, а именно: что этотъ уголь идетъ на побережье Чернаго и Азовскаго морей, что разработки его значительно развились со времени экспедиціи Демидова и т. п.

Если сопоставить эти данныя о рынкахъ сбыта съ вышеприведенными свѣдѣніями о распредѣленіи добычи на уголь и антрацитъ, то обнаружится, что не менѣе 60% всей

добычи идетъ не на мѣстное потребленіе, а на дальній по тому времени рынокъ (антрацитъ на побережьѣ Азовскаго моря). Если вспомнить при этомъ, что въ 1806 году мѣстное потребленіе только одного Луганскаго завода составляло 73% а въ 1839 г.—47% общей суммы потребленія, то мы можемъ констатировать, что интересующій насъ въ данный моментъ періодъ исторіи донецкой каменноугольной промышленности *безспорно характеризуется чрезвычайнымъ ростомъ и преобладаніемъ не-мѣстнаго потребленія топлива.*

Говоря о монопольномъ положеніи грушевскихъ разработокъ, которыя были доступны только казакамъ, Летунувскій, между прочимъ, ставитъ въ связь съ этимъ монопольнымъ положеніемъ то обстоятельство, что цѣны на грушевскій антрацитъ колеблются въ очень значительныхъ размѣрахъ: отъ 10 до 30 коп. въ теченіе года. Конечно, нѣтъ никакихъ основаній говорить о какой-либо связи между этими двумя явленіями; большая амплитуда колебаній цѣнъ антрацита—результатъ не монополіи, а большой подвижности отношеній между спросомъ и предложеніемъ—того явленія, которое обнаруживало свое дѣйствіе въ теченіе всей исторіи донецкой каменноугольной и антрацитовой промышленности.

Такимъ образомъ, и въ пятидесятыхъ годахъ прошлаго вѣка однѣ лишь грушевскія антрацитовыя разработки обнаруживали признаки несомнѣннаго развитія.

Крымская война дала сильный толчокъ этому развитію.

Въ 50-хъ годахъ прошлаго столѣтія, какъ и во времена Ле-Пле, южные портовые города жили англійскимъ углемъ.

Одесса и нѣкоторые другіе порты Чернаго моря, подвергшіеся блокадѣ во время войны, попали въ крайне бѣдственное положеніе, т. к. подвозъ англійскаго угля былъ отрѣзанъ вслѣдстіе блокады. Вслѣдствіе этого они

„должны были перевозить уголь изъ Грушевки и съ западнаго угла Донецкаго кряжа, за 600—800 верстъ сухимъ путемъ, платя за это огромныя деньги, до 1 руб. 20 коп. за пудъ. Грушевскій антрацитъ доходилъ въ то время по Дону, Волгѣ и воднымъ сообщеніямъ до С.-Петербурга, для употребленія на Балтійскомъ военномъ флотѣ, и благодаря патріотическому посреднику при поставкѣ стоилъ всего 54 коп. сер. за пудъ [1]).

Послѣ войны, спросъ на антрацитъ замѣтно возросталъ, цѣны поднимались, и такія потребители антрацитоваго топлива, какъ черноморское и донское пароходства, ссылаясь на возрастаніе цѣнъ на топливо, просили правительство о разрѣшеніи производить въ Области Войска Донского добычу минеральнаго топлива не только козакамъ, но и лицамъ, не принадлежащимъ къ козачьему сословію. Старыя ограничительныя нормы стали очень тѣсны, тѣмъ болѣе что къ этому присоединилось стихійное бѣдстіе: затопленіе водою и отчасти истощеніе стараго грушевскаго рудника.

Затопленіе шахтъ водою, въ особенности болѣе глубокихъ, происходило преимущественно, въ лѣтнее время „когда за недостаткомъ рабочихъ рукъ и негорѣніемъ свѣчей въ рудникѣ добыча пріостанавливалась“ (Фелькнеръ). Къ концу 50-хъ годовъ это оскудѣніе старыхъ мѣсторожденій дошло до крайнихъ придѣловъ, т. к. изъ старыхъ выработокъ производилъ добычу одинъ казакъ Мельниковъ, вырабатывавшій до 400.000 пудовъ.

Въ связи со всѣми этими обстоятельствами, вторая половина 50-хъ годовъ ознаменована цѣлымъ рядомъ законоположеній, раздвигавшихъ рамки антрацитоваго промысла въ Области Войска Донского.

Такъ, въ 1856 году получили Высочайшее утвержденіе:

[1]) См. „Горный Журналъ“, 1861 г., часть I-я, статья И. Фелькнера „Взглядъ на состояніе каменноугольной промышленности въ землѣ Войска Донского и объ антрацитовомъ Грушевскомъ мѣсторожденіи“.

1) правила о порядкѣ добыванія жителями Войска Донского каменнаго угля и

2) правила объ учрежденіи частныхъ компаній для разработки антрацита на Дону.

Первыя изъ вышеуказанныхъ правилъ отмѣняли ранѣе изданныя правила 20 октября 1851 года и вводили такія новыя постановленія. въ отмѣну правилъ 1851 г.: а) размѣръ участка, нарѣзываемаго одному лицу для разработки антрацита повышался: вмѣсто 1600 кв. саж. теперь допускались участки мѣрою 2.500—5.000 кв. саж.: б) разрѣшалось соединеніе нѣсколькихъ отводовъ для закладки шахты, тогда какъ прежде былъ обязателенъ принципъ: одинъ участокъ—одна шахта: в) вмѣсто прежняго требованія веденія горныхъ работъ по всѣмъ правиламъ горнаго искуства, теперь предоставлялся усмотрѣнію шахтовладѣльцевъ выборъ способа добычи антрацита, откатки его внутри рудника, подъема на поверхность и отливки воды. Однако это льготное условіе почти что парализовалось послѣдующей оговоркой, чрезвычайно ограничивавшей только что приведенное постановленіе, а именно: указаніямъ горныхъ инженеровъ углепромышленники обязяны были подчиняться въ отношеніи устройства шахтъ и штольнъ, освѣженія воздуха въ рудникахъ и отливки воды.

Что касается вторыхъ изъ упомянутыхъ выше правилъ, объ учрежденіи частныхъ компаній (не изъ козаковъ) для разработки антрацита въ Области Войска Донского, то вводимый ими порядокъ заключалъ слѣдующее: 1) дозволяется закладывать рудники только такимъ компаніямъ, которыя сами употребляютъ антрацитъ въ большомъ количествѣ, а именно: компаніямъ пароходнымъ, желѣзнодорожнымъ и металлургическимъ заводамъ: 2) для каждой компаніи назначается обязательная сумма залога въ 30.000 руб. и окончаніе всѣхъ предварительныхъ работъ въ четыре

года, причемъ работы эти должны быть произведены въ размѣрахъ, позволяющихъ добывать въ годъ до 3 мил. пуд. антрацита; 3) срокъ существованія компаніи опредѣляется двадцатилѣтній, по истеченіе чего движимая собственность рудника, въ томъ числѣ и машины, дѣлаются достояніемъ Войска Донского; 4) при окончаніи двадцатилѣтняго срока компаніямъ предоставляется право ходатайствовать о продолженіи его.

Изданіе этихъ правилъ дало толчокъ къ образованію цѣлаго ряда компаній, изъ которыхъ дѣйствительно приступило къ работамъ и существуетъ и въ настоящее время лишь *Русское Общество Пароходства и Торговли* [1]).

Вскорѣ послѣ окончанія Крымской войны, въ началѣ 1856 года въ правительственныхъ сферахъ былъ возбужденъ вопросъ объ учрежденіи на Черномъ морѣ субсидированнаго пароходнаго предпріятія, и въ связи съ этимъ флигель-адъютантъ Н. А. Аркасъ и Н. А. Новосельскій предложили осуществить подобное предпріятіе.

Комитетъ Министровъ 24 апрѣля 1856 года призналъ важность и пользу этого предпріятія, и уставъ его получилъ Высочайшее утвержденіе 3 августа 1856 года, причемъ Обществу долженъ былъ быть отведенъ „достаточный участокъ земли въ Области Войска Донского близь Грушевскихъ копей“.

Учредители Общества Н. А. Аркасъ и Н. А. Новосельскій расчитали, что для пароходовъ Общества въ первую же навигацію 1857 г. потребуется 525.000 антрацита и 475.000 пуд. каменнаго угля, приступили къ покупкѣ и доставкѣ его въ Одессу и одновременно съ этимъ для выбора и принятія предоставленнаго Обществу по его уставу въ землѣ Войска Донского одноверстнаго антраци-

[1]) Историческій очеркъ грушевскаго антрацитоваго рудника Русскаго Общества Пароходства и Торговли можно найти въ юбилейномъ изданіи „Грушевскій антрацитовый рудникъ Русскаго Общества Пароходства и Торговли. 1862—1912 г.г.“ (Александровскъ—Грушевскій, 1913 г.).

товаго участка, увеличеннаго по ходатайству Правленія до 4-хъ квадратныхъ верстъ, командировали горнаго инженера подполковника А. А. Пфейфера, которымъ на предоставленномъ Обществу участкѣ въ октябрѣ 1857 г. была заложена первая шахта, пройденная къ концу года на 12 саж., причемъ добытый изъ нея антрацитъ оказался хорошихъ качествъ.

Однако, оборудованіе рудника инженеромъ Пфейферомъ велось до того неудачно, и ревизія рудника, начатая въ 1860 году, выяснила полную нераціональность работъ Пфейфера въ техническомъ и коммерческомъ отношеніи.

Дѣлу пришлось придать другое направленіе, и 18 октября 1862 г. виднѣйшій дѣятель Общества, членъ Правленія Н. Н. Сущовъ былъ командированъ въ землю Войска Донского для выбора участка для рудника. Въ результатѣ съ Областнымъ Правленіемъ Войска Донского былъ заключенъ 18 октября 1862 года договоръ объ отводѣ Обществу участка въ $2^1/_2$ кв. версты, прилегающаго къ рѣчкѣ Аюкъ-тюкше, между этою рѣчкою и рѣчкою Грушевкою.

Устройство рудника должно быть выполнено въ 4 года, съ израсходованіемъ на этотъ предметъ 367.000 руб. Вслѣдствіе безлюдности мѣстности, отсутствія дорогъ, а главное вслѣдствіе необходимости выписывать изъ-за границы машины и предметы оборудованія, работы на рудникѣ подвигались медленно, въ 1867 г. былъ пересѣченъ первый рабочій пластъ антрацита, и лишь съ 1 октября 1870 г. было приступлено къ добычѣ антрацита, причемъ къ 1 января 1871 г. было уже добыто 425.000 пуд.

Такъ возникъ грушевскій рудникъ Русскаго Общества Пароходства и Торговли — *первой промышленной компаніи въ Донецкомъ Бассейнѣ по добычѣ минеральнаго топлива.*

Рудникъ возникъ въ результатѣ тѣхъ освободительныхъ тенденцій, которыя обязаны своимъ происхожденіемъ

экономической необходимости того времени, потребовавшей отмѣны стѣснительныхъ нормъ, задерживающихъ развитіе антрацитовой промышленности того времени, и замѣненныхъ болѣе либеральными правилами 1856 года.

Дальнѣйшими положеніями 11 октября 1857 года и 22 мая 1860 года отмѣнялись правила, ограничивающія промыселъ одною Грушевкою.

Изданныя въ 1856 и 1857 г.г. правила влили новую струю въ грушевскую антрацитовую промышленность. Въ 1857 году дѣйствовавшихъ шахтъ на Грушевкѣ считалось 44. а всѣхъ участковъ было отведено до сихъ поръ 57. Въ 1858 году было вновь отведено участковъ подъ шахты: на Грушевкѣ—254, въ другихъ мѣстахъ—43; въ 1859 году—на Грушевкѣ—113, въ другихъ мѣстахъ—45; въ 1860 году на Грушевкѣ 51 участокъ. Добыча антрацита на Грушевкѣ, спустившаяся въ 1859 году до $1^1/_4$ милліона пудовъ, въ послѣдующемъ 1860 году достигла цыфры 4 мил. пудовъ, причемъ въ предѣлахъ старыхъ выработокъ, какъ это было упомянуто выше, производилъ работы только казакъ Мельниковъ, добывавшій 400.000 пудовъ[1]).

По свидѣтельству одного изъ современниковъ И. Фелькнера (см. цитированную выше его статью въ „Горномъ Журналѣ“ за 1861 г., кн. 1), несмотря на чрезвычайное возбужденіе антрацитопромышленниковъ области Войска Донского въ связи съ новыми правилами, „новые отводы (на антрацитъ) даже запоздали нѣсколько, ибо требованіе на антрацитъ, несоразмѣрное съ производительностію, пока всѣ новыя шахты не дошли еще до пласта, возвысило непомѣрно его цѣну до 15 к. сер. за пудъ на мѣстѣ, и смрадный дымъ отъ англійскаго угля, изъ трубъ пароходовъ, въ нынѣшнюю навигацію широко разостлался по окрестнымъ долинамъ; а дымъ этотъ ѣстъ глаза и колетъ сердце не только при-

[1]) См. „Историко-статистическій обзоръ промышенности Россіи“ т. I, С.П.Б. 1883 г., ст. А. П. Кеппена „Горная и соляная промышленность“, стр. 25.

брежнымъ жителямъ Дона, но и каждому русскому, вѣрящему слѣпо или по убѣжденію въ огромныя богатства и производительную силу своей родины".

И. Фелькнеръ даетъ интересное и довольно подробное для того времени описаніе антрацитовой промышленности въ Области Войска Донского не только во внѣшнихъ ея проявленіяхъ (размѣры добычи, рынокъ и т. п.), но также касается внутреннихъ и соціальныхъ отношеній въ этой промышленности.

Общая картина грушевскаго рудника рисуется имъ въ такомъ видѣ.

Среди грустной, пыльной степи, утомляющей взоры своимъ однообразнымъ строеніемъ и совершеннымъ отсутствіемъ растительности, которая хотя бы сколько-нибудь оживляла ее, находится грушевскій рудниив имѣющій въ длину 8 верстъ, а въ ширину отъ 300 до 400 сажень.

По правому берегу Грушевки тянется группа деревянныхъ построекъ, сколоченныхъ на скорую руку, своимъ видомъ напоминающихъ сараи, потемнѣвшихъ, полуразвалившихся. Между ними зіяютъ обрушившіяся ямы, надъ которыми торчатъ двѣ—три перекладины. Это—старыя выработки. Отъ нихъ въ обѣ стороны тянется и скрывается вдали за холмами многоверстная улица новыхъ деревянныхъ сараевъ: это—новыя шахты. Около нихъ разбросаны палатки или домики хозяевъ шахтъ, землянки—помѣщенія для рабочихъ и, наконецъ, бараки—временныя лавки для продажи разнаго товара и прежде всего—водки.

Потомъ—стога сѣна и лошади, употребляемыя для рудничныхъ работъ; стоятъ онѣ въ загородкахъ безъ покрыши.

Фелькнеръ такимъ образомъ заканчиваетъ нарисованную имъ картину внѣшняго вида рудника.

Трудно сказать, на что походилъ бы онъ, еслибъ куполъ и крестъ церкви на равнинѣ не напоминалъ бы о хри-

стіанствѣ и не придавалъ мѣстности еще болѣе страннаго вида.

Такому внѣшнему виду Грушевскаго рудника соотвѣтствуетъ крайне элементарная обстановка его работъ въ техническомъ, коммерческомъ и соціальномъ отношеніяхъ. Что касается *техники добычи*, то г. Фелькнеръ довольно подробно описываетъ чрезвычайно элементарный принятый на Грушевкѣ способѣ разработки.

Этотъ способъ работъ на грушевскихъ антрацитовыхъ копяхъ вызываетъ отрицательное и даже ироническое отношеніе со стороны г. Фелькнера (который, между прочимъ, предлагаетъ назвать его „очистною работою ввидѣ крыльевъ бабочки").

Этотъ чрезвычайно несовершенный въ техническомъ отношеніи способъ разработки имѣлъ, по мнѣнію г. Фелькнера, преимущества коммерческія: онъ былъ выгоденъ промышленникамъ, былъ простъ и давалъ возможность, сравнительно, быстро развить добычу до значительныхъ размѣровъ.

Этотъ строй разсужденій приводитъ г. Фелькнера къ расчету себѣ-стоимости грушевскаго антрацита въ концѣ 50-хъ годовъ прошлаго столѣтія при условіи полнаго хода добычи шахтъ, и эту себѣ стоимость г. Фелькнеръ слагаетъ изъ нижеслѣдующихъ элементовъ. Для начала операцій, проходки шахты, оборудованія надъ землей и т. п. необходимъ капиталъ въ 5—10 тысячъ рублей. Расходы на рабочую силу при очистныхъ работахъ опредѣляются имъ въ размѣрѣ $3^1/_2$ коп. сер. на пудъ, прочіе расходы—отъ 1 до $1^1/_2$ коп. Итого, по расчетамъ г. Фелькнера, себѣ-стоимость составитъ 5 коп. на пудъ, при продажной цѣнѣ его не менѣе $6^1/_2$ коп. сер. на пудъ, а въ то время, когда писалъ Фелькнеръ—даже 12 коп.

Такая шахта будетъ давать 300.000 пуд. въ годъ и выработается въ теченіе 5 лѣтъ.

Всѣ вычисленія г. Фелькнера клонятся къ тому, чтобы доказать, что работая съ такими незначительными затратами основного капитала, главнымъ образомъ, при помощи оборотнаго капитала промышленникъ можетъ получить большіе барыши—до 50% и даже до 100%.

Несомнѣнно, цыфры г. Фелькнера правильны, но его выводъ грѣшитъ въ томъ отношеніи, что имъ, въ числѣ издержекъ производства, (какъ видно изъ его статьи) не учтены расходы по оплатѣ процентовъ и амортизаціи основного капитала. Если принять его цыфру основныхъ затратъ, то капиталъ, затраченный въ фиксированной формѣ, можно для того времени опредѣлить приблизительно въ размѣрѣ $\frac{5+10}{2} = 7{,}5$ тысячъ рублей на одну шахту того типа, о которомъ онъ говоритъ. При исчисленной г. Фелькнеромъ ежегодной добычѣ въ 300.000 пуд., на 1 пуд. добычи приходится затратъ основного капитала въ размѣрѣ 2,5 коп. серебромъ, что, въ составѣ издержекъ производства, должно быть оплачено, (при предположенной нами высотѣ процента—12%) въ размѣрѣ 0,3 коп. на 1 пудъ угля. При предположенномъ г. Фелькнеромъ срокѣ выработки рудника въ 5 лѣтъ, погашеніе его основной стоимости должно падать на 1 пудъ угля = $\frac{7.500 \text{ руб.}}{5 \times 300.000} = 0{,}5$ коп. на пудъ. Такимъ образомъ, выведенная г. Фелькнеромъ цыфра себѣ-стоимости составитъ $5+0{,}3+0{,}5=5{,}8$ коп., причемъ % фиксированныхъ издержекъ составитъ 13%.

Въ предыдущей главѣ, пользуясь такимъ же методомъ, мы опредѣлили % фиксированныхъ издержекъ въ размѣрѣ 24%, но при этомъ необходимо имѣть ввиду, что при этомъ исчисленіи была принята фактическая добыча антрацита въ 1845 г., а эта добыча была вдвое меньше фактической подготовленности рудниковъ къ добычѣ, какъ это было своевременно отмѣчено, въ исчисленіяхъ же Фелькнера

введено предположеніе полной использованности добывной способности рудниковъ. Очевидно, если бы въ этомъ послѣднемъ случаѣ мы приняли то же условіе, которое имѣло мѣсто при исчисленіи себѣ-стоимости для 1845 г., то выведенный нами, на основаніи данныхъ г. Фелькнера, % фиксированныхъ издержекъ удвоился бы или почти удвоился и очень близко подашелъ къ тѣмъ 24% фиксированныхъ издержекъ, которые были выведены нами для 1845 года на основаніи „объявленія" грушевскихъ антрацитопромышленниковъ.

Это совпаденіе намъ кажется не случайнымъ, но подтверждающимъ какъ правильность того цыфрового матеріала, который легъ въ основаніе нашихъ выводовъ, такъ и самаго метода полученія этихъ выводовъ [1]). Кромѣ того, въ результатѣ всѣхъ этихъ выкладокъ мы имѣемъ возможность оцѣнить заключенія г. Фелькнера о выгодности для грушевскихъ антрацитопромышленниковъ вести работы такимъ способомъ, какой былъ имъ описанъ. Пока рудникъ работаетъ полнымъ ходомъ, спросъ хорошъ и цѣны крѣпки — такой рудникъ работаетъ съ выгодой. Но какъ только настроеніе рынка падаетъ и соотвѣтственно съ этимъ падаетъ производительность рудника—сейчасъ же создается такое положеніе, которое мы имѣли въ 1845 году, когда грушевскіе антрацитопромышленники переживали кризисъ и въ своемъ „объявленіи" заканчивали свои расчеты и

[1]) При исчисленіяхъ 1845 года былъ предположенъ 10-ти лѣтній періодъ выработки рудника, а по даннымъ г. Фелькнера—пятилѣтій. Мы полагаемъ, что для 1845 г. десятилѣтній періодъ болѣе правиленъ и нормаленъ, ибо въ то время, когда только что начала развиваться грушевская антрацитопромышленность, врядъ ли можно предполагать, что темпъ работъ былъ такъ быстръ, что шахты вырабатывались въ 5 лѣтъ, а послѣ Крымской войны, въ періодъ вызваннаго ею оживленія на Грушевкѣ, возможенъ и пятилѣтній срокъ выработки, такъ что чрезвычайная кратковременность срока, указаннаго г. Фелькнеромъ, вѣроятно, объясняется особымъ лихорадочнымъ настроеніемъ, которое охватило грушевскихъ антрацитопромышленниковъ послѣ изданія правилъ 1856—1857 гг., произведшихъ на промышленниковъ „магнетическое вліяніе", по возраженію г. Фелькнера.

выкладки себѣ-стоимости грустнымъ замѣчаніемъ: „выгоды или барыши остаются въ надеждахъ“.

Разумѣется, при той крайней подвижности спроса на топливо, которая характеризовала потребительскій рынокъ того времени, промышленники всегда рисковали очутиться лицомъ къ лицу съ такимъ пониженнымъ спросомъ на топливо, что производительная способность ихъ рудниковъ могла быть использована лишь на половину. Ввиду такихъ перспективъ, можетъ быть, наученные горькимъ опытомъ кризиса сороковыхъ годовъ, промышленники пытались жить лишь сегодняшнимъ днемъ, вести работы по системѣ „крыльевъ бабочки“ и черезъ пять лѣтъ бросать, вѣроятно, не выработанное вполнѣ мѣсторожденіе.

Промышленность пріобрѣтала спекулятивную окраску, обыкновенный промышленный рискъ пріобрѣлъ характеръ азартной игры, и конечно на такомъ зыбкомъ и двусмысленномъ базисѣ не могло выработаться никакихъ прочныхъ промышленныхъ отношеній, не могло быть заложено въ психику промышленника никакихъ прочныхъ основаній для серьезнаго, этичнаго отношенія къ тѣмъ лицамъ и вещамъ, которыя окружали его въ промышленной дѣятельности.

Этотъ дедуктивный выводъ изъ самаго существа промышленной структуры находитъ полнѣйшее подтвержденіе въ той характеристикѣ коммерческихъ и соціальныхъ отношеній въ грушевской антрацитовой промышленности, которую далъ намъ г. Фелькнеръ:

> „Сила договора, даннаго обѣщанія или честнаго слова тутъ ничего не значитъ, и на Грушевкѣ до такой степени укоренилась система неустоекъ по условіямъ, что даже многіе хозяева, запродавъ уголь одному лицу, не стѣсняются уступить его другому, если онъ дастъ цѣну выше. Однимъ словомъ, въ этомъ отношеніи рудникъ представляетъ не правильный промыселъ, доставляющій товаръ за болѣе или менѣе опредѣленную цѣну, а огромный базаръ, гдѣ соперничество дошло до предѣловъ страсти, и жажда скораго обо-

гащенія извиняетъ всякій поступокъ, лишь бы достигнуть цѣли, хоть на короткій срокъ".

Капиталъ и предприниматель не смотрятъ на промыселъ, какъ на свою постоянную осѣдлость, а какъ на временный пріютъ для азартной игры, гдѣ возможны и допустимы всѣ пріемы, нетерпимые даже въ честной карточной игрѣ...

Тѣмъ же характеромъ отличались отношенія личнаго найма, отношенія *между предпринимателями и рабочими* въ грушевской антрацитовой промышленности.

По описанію г. Фелькнера, рабочіе на грушевскихъ копяхъ-элементъ подвижный, не связанный прочно съ промысломъ, элементъ пришлый. Они приходятъ на Грушевку изъ внутреннихъ губерній—Воронежской, Тамбовской и Тульской, преимущественно, зимой.

Рабочіе дѣлятся на артели и договариваются съ шахтовладѣльцами, за извѣстную плату (съ пуда годнаго въ продажу антрацита)—добыть его, закрѣпить, заложить выработанное пространство, доставить къ шахтѣ, поднять на поверхность, наконецъ, по мѣрѣ порчи чинить и исправлять инструменты. Съ другой стороны на обязанности шахтовладѣльца лежитъ: отливка воды и всѣ расходы по содержанію лошадей, ремонту орудій и каната.

Отношенія между предпринимателями и рабочими полны неопредѣленности. Размѣръ заработной платы колеблется очень сильно: при избыткѣ рабочихъ—по $2^1/_2$ коп. сер. съ пуда, при ихъ недостаткѣ заработная плата быстро поднимается до $4^1/_2$ и 5 коп. сер. При благопріятныхъ обстоятельствахъ на каждаго рабочаго приходится въ артели до 50 пуд. антрациту, т. ч. заработная плата въ день можетъ достигнуть 2 руб. сер., однако, въ дѣйствительности она обыкновенно не превышаетъ 1 руб. 50 коп.

Но эту плату рабочіе сполна не получаютъ. Въ дѣйствительности, при неопредѣленности отношеній, имѣющихъ

мѣсто въ то время въ грушевской антрацитовой промышленности, выдача рабочимъ заработной платы сопровождалась рядомъ „обмановъ, вымогательства, произвола и нарушенія условій“ (Фелькнеръ) и въ очень значительной степени понижалась благодаря системѣ рудничныхъ лавокъ. Какъ говоритъ Фелькнеръ:

„Нѣкоторые хозяева, съ цѣлью привлечь толпу, надбавляютъ цѣну, но въ то же самое время, пользуясь слабостью человѣческой натуры, ловко сбываютъ рабочимъ изъ своихъ лавокъ водку и всѣ необходимыя принадлежности одежды, разумѣется, за дорогую плату, такъ что заработанныя деньги остаются въ хозяйскихъ рукахъ, а люди изъ долговъ никогда не выходятъ“.

Здѣсь мы находимъ ту же самую картину, что и въ центральныхъ губерніяхъ Россіи передъ изданіемъ фабричныхъ законовъ. Какъ характеризуетъ М. И. Туганъ-Барановскій [1]):

„Рабочій могъ существовать, только кредитуясь въ фабричной лавкѣ, неоплатнымъ должникомъ которой онъ состоялъ весь годъ. Въ концѣ года, когда производился расчетъ, изъ его заработка вычитался долгъ лавкѣ, и послѣ года работы ему иногда приходилось получать въ свою пользу наличными деньгами круглую сумму въ нѣсколько рублей. Фабричныя лавки давали такой крупный доходъ фабрикантамъ, что нѣкоторыя фабрики ставили въ условія найма рабочихъ обязательство брать припасы не иначе, какъ отъ хозяевъ. По словамъ г. Янжула большая доля барыша нѣкоторыхъ фабрикантовъ вытекала именно изъ продажи товаровъ изъ фабричныхъ лавокъ, а не изъ фабричнаго производства (Янжулъ, стр. 108)“.

Несомнѣнно, большую роль при этомъ играло то соображеніе, что, дѣлая рабочаго своимъ неоплатнымъ должниковъ, углепромышленникъ нѣсколько привязывалъ его къ своему руднику, а это представлялось чрезвычайно

[1]) См. „Русская фабрика въ прошломъ и настоящемъ“, т. I, изд. второе, С.П.Б. 1900 г., стр. 406—407.

существеннымъ при тогдашней подвижности рабочаго и при отсутствіи какой бы то ни было фактической возможности удержать его на работѣ для выполненія принятыхъ имъ на себя обязательствъ.

Разумѣется, рабочіе не оставались въ долгу и старались при всякомъ случаѣ прижать хозяина. Едва узнавъ, что владѣлецъ шахты уголь запродалъ, они требуютъ повышенія заработной платы и въ противномъ случаѣ бросаютъ инструменты и уходятъ на другія шахты. „То же самое дѣлаютъ они часто безъ всякой причины, или когда забой удалился отъ шахты и доставка антрацита по узкому ходу на салазкахъ становится утомительною". (Фелькнеръ). При работахъ часты смертные случаи, благодаря примитивной организаціи порохострѣльныхъ работъ и вообще благодаря той безшабашности, которая пропитала весь укладъ жизни грушевскаго горнорабочаго.

Свое описаніе грушевскаго горнорабочаго тѣхъ временъ г. Фелькнеръ заканчиваетъ такъ:

> „Сырость, вѣтеръ и морозъ—вотъ три элемента, съ которыми приходится бороться ихъ закаленному здоровью. Поистинѣ должно признаться, только одна русская натура, безъ стона и упрека, безъ жалобы и ропота въ состояніи переносить эти невзгоды. Можетъ быть, потому, впрочемъ, что русскіе рабочіе не видали лучшаго устройства, они, такъ сказать, по силѣ привычки, потеряли сознаніе опасности и, заливъ въ горло добрую рюмку водки, съ веселою пѣснью, на ветхомъ канатикѣ, спускаются въ обледенѣлую шахту, тогда какъ въ глазахъ нѣмца она представляется вѣрною могилою".

Такова безотрадная картина положенія грушевскаго горнаго рабочаго, нарисованная г. Фелькнеромъ въ концѣ 50-хъ годовъ прошлаго вѣка. Она совершенно соотвѣтствовала элементарному положенію самой грушевской антрацитопромышленности въ то время, промышленности, только

что начавшей свою жизнь и уже испытавшей всю непрочность рыночной коньюнктуры. И рабочій, работающій въ этой промышленности, подобенъ номаду, не выработалъ прочныхъ устоевъ своихъ профессіональныхъ и классовыхъ отношеній къ предпринимателямъ.

Въ связи съ этимъ у Фелькнера возникаетъ тотъ проектъ, который впослѣдствіи такъ интересовалъ Съѣзды горнопромышленниковъ юга Россіи—*о привлеченіи и удержаніи рабочихъ на каменноугольныхъ и антрацитовыхъ копяхъ Донецкаго бассейна*, о чемъ скажемъ ниже.

Изъ числа другихъ мѣръ, рекомендуемыхъ Фелькнеромъ для поднятія грушевской антрацитовой промышленности, можно указать на необходимость образованія крупныхъ рудниковъ, о чемъ онъ очень много говоритъ и, что особенно интересно, на необходимость *снять запрещеніе съ ввоза иностраннаго чугуна въ порта Азовскаго моря*, въ цѣляхъ развитія добычи минеральнаго топлива въ Донецкомъ бассейнѣ. Фелькнеръ по этому поводу замѣчаетъ, что „для выдѣлки одного пуда желѣза требуется около 3 пуд. каменнаго угля, слѣдовательно, никакая другая промышленность не въ состояніи такъ вѣрно обезпечить запросъ на горючій матеріалъ, какъ желѣзная; къ тому же въ желѣзѣ страна крайне нуждается, а производительность Урала ограничена объемомъ лѣсныхъ дачъ“.

Идея объ этой взаимной связи между каменноугольнымъ и желѣзнымъ производствомъ пріобрѣла въ то время особое значеніе благодаря выяснившейся во время Крымской войны необходимости постройки желѣзныхъ дорогъ. Совершенно естественно, что базировать наше желѣзнодорожное строительство на иностранномъ чугунѣ было невозможно. Уральскій металлъ также былъ малопригоденъ и недостаточенъ для этой цѣли: дороговизна его провоза и мягкость желѣза, полученнаго на древесномъ

топливѣ, дѣлали его непригоднымъ для рельсовъ и заставляли правительство искать другого выхода изъ создавшагося положенія—именно ввидѣ организаціи металлургическаго производства на югѣ Россіи.

Въ связи съ такой политической и экономической коньюнктурой, Государственный Совѣтъ, при разсмотрѣніи вопроса о привозѣ изъ-за границы чугуна и желѣза, Высочайше утвержденнымъ 16 іюня 1857 г. мнѣніемъ положилъ: 1) дѣло о привозѣ моремъ иностраннаго чугуна и желѣза подвергнуть новому разсмотрѣнію; 2) пересмотрѣть Горный Уставъ, ввидахъ изысканія облегчительныхъ мѣръ для развитія горнозаводской промышненности; 3) обратить полную дѣятельность горнаго начальства на южныя и западныя губерніи и вслѣдствіе того произвести испытанія и развѣдки и затѣмъ въ мѣстахъ, изобилующихъ рудами и горючимъ матеріаломъ или возвести казенные заводы, или содѣйствовать частнымъ предпріятіямъ оказаніемъ возможныхъ пособій техническими средствами и даже денежными, въ случаѣ надобности ссудами и 4) предоставить Министру Финансовъ для исполненія этихъ мѣръ учредить особую комиссію.

Эта комиссія была учреждена въ іюнѣ того же года въ составѣ членовъ Совѣта и Ученаго Комитета Корпуса горныхъ инженеровъ „для изысканія средствъ къ развитію желѣзнаго производства въ Россіи“.

По порученію этой комиссіи горный инженеръ подполковникъ Гурьевъ былъ командированъ на югъ Россіи и въ результатѣ этой командировки онъ представилъ, въ мартѣ 1856 года, начальнику штаба корпуса горныхъ инженеровъ генералъ-майору Саморскому-Быховцу записку, содержащую нѣкоторыя свѣдѣнія о положеніи горной и горнозаводской промышленности юга Россіи.

Гурьевъ, также какъ и Фелькнеръ, сторонникъ крупныхъ каменноугольныхъ предпріятіятій; проектъ такого

предпріятія содержится въ упомянутой выше запискѣ Гурьева. Но въ противоположность Фелькнеру онъ сторонникъ очень рѣшительныхъ мѣръ таможеннаго покровительства по отношенію каменноугольной промышленности, и какъ далеко отъ фритредерскихъ разсужденій Фелькнера нижеслѣдующее мѣсто изъ записки Гурьева:

„Г. Ле-Пле говоритъ, что въ Одессѣ иностранный уголь общею цѣною продается отъ 14 до 18 коп. сер. за пудъ, но что съ тѣмъ вмѣстѣ можетъ представиться возможность, въ случаѣ перевозки англійскаго и французскаго угля ввидѣ балласта, продавать его тамъ не выше 6 коп. сер. за пудъ. Таковое пониженіе цѣнъ на иностранный уголь можетъ, конечно, существовать только при злоумышленномъ соперничествѣ для подавленія нашего каменноугольнаго промысла, но тѣмъ не менѣе необходимо устранить таковой случай черезъ наложеніе пошлины. Цыфра 10 коп. сер. пошлины на пудъ угля кажется на первый разъ самою соотвѣтственною. Съ одной стороны, она представляетъ возможность поддерживать взаимное соперничество ввозимаго частію иностраннаго угля, который можетъ продаваться въ Одессѣ съ нѣкоторымъ барышемъ отъ 16 до 18 коп. сер. за пудъ, между тѣмъ съ другой стороны мѣра эта доставляетъ необходимое покровительство нашему углю, который по соображеніямъ можетъ продаваться въ Одессѣ всего 1 или 2 копѣйками дешевле иностраннаго“ [1]).

Такимъ образомъ, идея таможеннаго покровительства донецкой каменноугольной промышленности возникла и созрѣла задолго до того, какъ она стала боевой темой южныхъ горнопромышленныхъ Съѣздовъ. Впервые ее высказалъ французскій ученый Ле-Пле въ русской ученой экспедиціи, конкретную формулировку это предложеніе получило у русскаго чиновника горнаго инженера, полковника Гурьева.

[1]) См. А. П. Кеппенъ „Матеріалы для исторіи горнаго дѣла на югѣ Россіи“. Харьковъ 1899 г.

Каменноугольная и антрацитовая промышленность Донецкаго Бассейна во второй половинѣ 60-хъ годовъ.

Въ матеріалахъ по исторіи южной горной промышленности, сообщенныхъ А. П. Кеппеномъ Совѣту Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи, имѣется копія обстоятельнаго рапорта горнаго инженера полковника Иваницкаго 2-го, командированнаго въ Донецкій бассейнъ въ распоряженіе Новороссійскаго и Бессарабскаго генералъ-губернатора.

Окончивъ возложенное на него порученіе, Иваницкій 2-й счелъ необходимымъ представить въ Горный Департаментъ обзоръ состоянія каменноугольной промышленности Донецкаго бассейна въ 1866 г.

Эта характеристика положенія промышленности въ послѣдующемъ изложеніи дополнена нами тѣми данными, которыя мы находимъ у горнаго начальника Луганскаго округа подполковника Фелькнера, въ его запискѣ къ проекту рельсоваго завода въ Лисичанскѣ, представленной имъ въ Горный Департаментъ при рапортѣ отъ 20 февраля 1867 г. Этотъ рапортъ также находится среди архивныхъ матеріаловъ [1]) по исторіи южной горной промышленности, сообщенныхъ А. П. Кеппеномъ Совѣту Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи.

Наконецъ, въ дополненіе той картины, которую мы могли получить на основаніи названныхъ выше источниковъ, мы воспользовались данными, находящимися въ офиціальномъ „Сборникѣ статистическихъ свѣдѣній по горной части на 1867 годъ“, изд. Горнаго ученаго Комитета Корпуса Горныхъ Инженеровъ.

На основаніи всего этого цыфрового и описательнаго матеріала представляется возможнымъ достаточно подробно

[1]) А. П. Кеппенъ не объясняетъ подробно, изъ какого архива заимствованъ имъ этотъ матеріалъ, но, по всей вѣроятности, въ данномъ случаѣ А. П. Кеппенъ пользовался архивомъ Горнаго Департамента.

охарактеризовать по отдѣльнымъ предпріятіямъ положеніе каменноугольной и антрацитовой промышленности Донецкаго бассейна на порогѣ эпохи усиленнаго желѣзнодорожнаго строительства, охватывающей десятилѣтній періодъ съ конца шестидесятыхъ годовъ до конца семидесятыхъ годовъ и внесшей коренныя измѣненія въ положеніе нашей промышленности.

Свое описаніе полковникъ Иваницкій начинаетъ съ характеристики четырехъ каменноугольныхъ рудниковъ, расположенныхъ по рѣкѣ Кальміусу, въ районѣ проектировавшейся тогда линіи Курскъ—Харьковъ—Маріуполь. Это—рудники Масленниковой, Смолянинова, Нестеровой и Рутченко, при имѣніяхъ Екатериновкѣ, Лисиной, Григорьевкѣ, на правой сторонѣ рѣки Кальміуса, въ 8—10 верстахъ къ югу отъ Александровскаго рудника, извѣстнаго еще во времена Ле-Пле. Эти рудники даютъ хорошій уголь, мелкій, кузнечный, сильно спекающійся; рабочій пластъ имѣетъ 7 четвертей аршина толщины.

Система разработки этихъ мѣсторожденій отличается поразительной элементарностью и хищническимъ характеромъ.

По словамъ Иваницкаго, помѣщики—владѣльцы каменноугольныхъ разработокъ относятся хладнокровно къ этому расхищенію ихъ богатства, вѣроятно (прибавимъ отъ себя) недостаточно хорошо сознавая тотъ имущественный ущербъ, который причиняетъ имъ такая разработка и всецѣло находясь подъ впечатлѣніемъ того, неизвѣстно откуда, доставшагося имъ дополнительнаго дохода отъ каменноугольнаго дѣла, которое получило для нихъ особый смыслъ и значеніе ввиду проектированнаго проведенія желѣзныхъ дорогъ и связанныхъ въ этимъ перспективъ по расширенію рынка сбыта.

Себѣ-стоимость угля составляетъ 4 – 4¼ коп. за пудъ по такому расчету: отъ 1 до 1¼ коп. за пудъ составляетъ заработная плата рабочимъ и 3 коп. составляютъ расходы

на канатъ, свѣчи, лошадей при конномъ воротѣ, крѣпь въ устьѣ шахты, отливъ воды, проведеніе новыхъ шахтъ и штоленъ. Продажная цѣна угля на мѣстѣ составляеть $4^1/_4$—6 коп. за пудъ.

Нѣкоторая часть добытаго угля продается на мѣстѣ колонистамъ, большая же часть отправляется для продажи въ Елисаветградъ, Верхнеднѣпровскъ, Никополь и Каховку. Въ ожиданіи проведенія желѣзной дороги, уголь возится на эти рынки старымъ способомъ, воспѣтымъ еще Ле-Пле: въ періодъ времени отъ 8 мая до 30 іюня этотъ уголь забираютъ чумаки и перевозятъ его въ указанные выше города и пункты

Интересно отмѣтить, что уголь этого мѣсторожденія, при цѣнѣ на мѣстѣ maximum 6 коп. за пудъ, стоилъ въ то время въ Верхнеднѣпровскѣ 4 руб. за четверть (въ 12 пуд.) или 33 коп. за пудъ, т. е. въ пять съ лишнимъ разъ выше, чѣмъ на мѣстѣ. Верхнеднѣпровскъ отстоитъ отъ района Кальміусскихъ мѣсторожденій на 350 верстъ, слѣдовательно фрахтъ при чумацкомъ способѣ транспортированія составлялъ $^1/_{13}$ коп. съ пуда и версты, т. е. въ пять разъ больше того (высокаго по теперешнимъ понятіямъ) тарифа, который существовалъ на Курско-Харьково-Азовской желѣзной дорогѣ въ началѣ ея функціонированія. Понятно, какой поразительный переворотъ долженъ былъ произойти въ каменноугольной промышленности и на мѣстахъ потребленія ея продуктовъ при такомъ колоссальномъ уменьшеніи провозной платы и слѣдовательно и цѣны продукта на мѣстѣ потребленія. Вѣдь, сопоставляя эти два тарифа, оказывается, что съ проведеніемъ желѣзной дороги уголь кальміусскихъ мѣсторожденій стоилъ бы въ Верхнеднѣпровскѣ не 33 коп., а 6+5,4=11,4 коп.

Съ другой стороны, если предположить, изъ вышеприведенныхъ расчетовъ, что потребители въ то время могли заплатить за уголь 33 коп. за пудъ на мѣстѣ полученія,

то при условіи провоза угля по тарифу Азовской ж. д., кальміусской уголь могъ бы сбываться на рынкахъ, отстоящихъ не на 350 верстъ отъ этихъ мѣсторожденій, какъ Верхнеднѣпровскъ, а на 1755 верстъ, потому что при ставкѣ $^1/_{65}$ коп. съ пуда и версты тарифъ на это разстояніе составитъ 27 коп., т. е. то же, что чумаки брали за доставку въ Верхнеднѣпровскъ.

Этотъ примѣрный расчетъ мы привели потому, что пользуемся всякимъ случаемъ, чтобъ демонстрировать цыфровыми выкладками то огромное значеніе, которое имѣло для нашего юга проведеніе желѣзнодорожной сѣти.

Возвращаемся къ прерванному описанію мѣсторожденій, расположенныхъ по рѣкѣ Кальміусу.

Ежегодная добыча каменнаго угля на указанныхъ выше четырехъ рудникахъ выражалась слѣдующими цыфрами:

Масленникова	до	50.000	пудовъ.
Смолянинова	„	145.000	„
Нестерова.	„	180.000	„
Рутченко	„	145.000	„

Эти цыфры повторяются въ оффиціальномъ „Сборникѣ статистическихъ свѣдѣній по горной части на 1867 г.“, въ большинствѣ случаевъ повторяющемъ рапортъ полковника Иваницкаго 2-го, даже въ подлинныхъ его выраженіяхъ.

Кромѣ этихъ, уже работающихъ копей, въ Кальміусскомъ районѣ мы находимъ, очевидно, подъ вліяніемъ проекта проведенія желѣзной дороги, развѣдки и попытки устройства новыхъ предпріятій. Изъ числа ихъ Иваницкій называетъ слѣдующія: въ 30 верстахъ южнѣе названныхъ выше помѣщичьихъ разработокъ, по направленію къ г. Маріуполю, при с. Бѣшево, на землѣ греческихъ поселенцевъ было открыто 6 пластовъ каменнаго угля, еще не окончательно развѣданныхъ. Кромѣ того въ разстояніи 21 версты къ западу отъ этой мѣстности, въ то время производились

развѣдки горною партіею кн. В. И. Васильчикова. Повидимому въ этомъ районѣ начиналась уже, въ связи съ желѣзнодорожнымъ строительствомъ, угольная горячка, которая потомъ окончилась кризисомъ семидесятыхъ годовъ.

Отдѣльно характеризуетъ Иваницкій рудникъ Александровскій, принадлежащій кн. Ливену и расположенный въ верховьяхъ Кальміуса, при с. Александровкѣ. Этотъ рудникъ открытъ былъ въ 1820 году, а въ 1842 году кн. Воронцовъ по договору съ владѣльцемъ с. Александровки, Шидловскимъ, заарендовалъ этотъ рудникъ, съ тѣмъ чтобы сдѣлать изъ него, какъ мы видѣли, образцовую показательную разработку.

Въ описываемое нами время этотъ рудникъ принадлежалъ кн. П. Ливену, но по контракту 1872 года находился въ разработкѣ у нѣкоего Иванова. Несовершенство договорныхъ условій между Ивановымъ и кн. Ливеномъ и недостатокъ оборотныхъ средствъ у Иванова были причиной того, что какъ, говоритъ Иваницкій, „трудно ожидать желаемаго развитія производительности этого рудника до окончанія контрактнаго срока“.

Во второй половинѣ 60-хъ годовъ на этомъ рудникѣ разрабатывался одинъ пластъ коксующагося угля, толщиною въ 1 саж., совершенно развѣданный. Работы были заложены по правиламъ горнаго искусства инженеромъ А. Гурьевымъ. На угольный пластъ опущено 9 шахтъ, но въ то время, какъ этотъ рудникъ посѣтилъ Иваницкій, работало только 4 шахты: Софіевская, Михайловская, Александровская и Александровскій отдушникъ.

Всѣ шахты и штреки крѣплены деревомъ, подъемъ людей производится по лѣстницамъ, отливъ воды въ бадьяхъ изъ Софіевской шахты съ глубины 30 саж. посредствомъ паровой машины въ 25 силъ.

По расчетамъ Иваницкаго, Александровскій рудникъ подготовленъ къ добычѣ: въ первый годъ — до 1.500.000 пуд., во второй годъ—до 3.000.000 пуд., но настоящая его производительность во много разъ ниже этихъ цыфръ, какъ это видно изъ данныхъ слѣдующей таблицы:

Добыто угля:	съ ноября	1862 г.	по ноябрь	1863 г.	426.892 пуд.			
„	„	„	„	1863 „	„	„	1864 „	доб. не было.
„	„	„	„	1864 „	„	„	1865 „	187.415 пуд.
„	„	„	„	1865 „	„	сентяб.	1866 „	181.044 „

Себѣ-стоимость угля обычная для того района, а именно 4 коп. при продажной его цѣнѣ отъ 6½ коп. (мелкій уголь) до 10 коп. (крупный уголь) за пудъ.

Каменный уголь добывается въ крупныхъ кускахъ, даетъ хорошій коксъ и выноситъ дальнюю перевозку. По расчетамъ Иваницкаго, изъ 1000 пуд. добытаго каменнаго угля получается крупнаго 500 пуд., кулачника—125 пуд. орѣшника—375 пуд., мусору—125 пуд. Мусоръ идетъ большею частью въ колоніи Таврической губерніи для кузнечныхъ работъ, крупные сорта каменнаго угля идутъ сосѣднимъ помѣщикамъ для локомобилей и отчасти въ Маріуполь для отопленія домовъ. Иваницкій отмѣчаетъ случаи доставленія этого угля, въ количествѣ 15.000 пуд., въ Кіевскую губернію, на сахарный заводъ и механическій заводъ, также въ Харьковъ и на упомянутый нами выше Петровскій заводъ для приготовленія кокса въ количествѣ 75.000 пуд. Въ описываемое Иваницкимъ время Александровскій рудникъ переживалъ критическій періодъ своей исторіи. Оптимистическія предположенія кн. Воронцова о значительной будущности этого рудника совершенно не оправдались, какъ предвидѣлъ еще А. Скальковскій въ своемъ описаніи Новороссійскаго края, ибо широкій сбытъ на югъ былъ закрытъ для него съ появленіемъ грушевскаго антрацита и ограниченный рынкомъ, не будучи въ состояніи использовать свою производительную способность, обремененный боль-

шими накладными расходами по содержанію паровыхъ двигателей и вообще своего техническаго благоустройства, этотъ рудникъ не могъ соперничать съ мужицкими разработками, совершенно примитивно поставленными, но дающими относительно дешевый товаръ. Фелькнеръ, въ своей объяснительной запискѣ къ проекту Лисичанскаго завода, дѣлаетъ слѣдующее замѣчаніе по поводу этого рудника:

„Устройство вблизи металлургическаго заведенія вывело бы рудникъ изъ затруднительнаго положенія, но къ сожалѣнію онъ отданъ въ аренду".

Исторія оправдала это замѣчаніе Фелькнера, и кальміусскія мѣсторожденія князя Ливена были избраны Джономъ Юзомъ для основанія предпріятій Новороссійскаго Общества.

Въ менѣе благопріятномъ отношеніи къ проектированной Курско-Харьково-Азовской желѣзной дорогѣ стоитъ слѣдующая группа рудниковъ, описанная Иваницкимъ, составляющая то, что можно назвать райономъ рѣки Волчьей. Эти три рудника Кураховскій, Н. И. Шабельскаго, при с. Кураховкѣ, на рѣкѣ Волчьей. Работается одинъ пластъ спекающагося угля, рабочая шахта одна глубиною 14 саж., другая въ 8 саж. глубины выработана и оставлена. Подъемъ угля и людей на канатѣ посредствомъ коннаго ворота; вообще все устройство „плохо и неблагонадежно", какъ характеризуетъ его Иваницкій. Обычная добыча простирается до 80.000 пуд. въ годъ, при обычной продажной цѣнѣ 6 коп. за пудъ на мѣстѣ. Голициновскій рудникъ, г. Котляревскаго, открытый лишь въ 1865 году, на правой сторонѣ рѣки Волчьей, въ 7 верстахъ къ сѣверу отъ Кураховки. Работа ведется на одномъ пласту двумя шахтами въ 10 и 13 саж. Добыча составляетъ 15.000 пудовъ.

Третья копь Караковская на землѣ государственныхъ крестьянъ с. Каракова (Новоэкономическое), на почто-

вой дорогѣ между Бахмутомъ и Екатеринославомъ. Земля принадлежитъ государственнымъ крестьянамъ, сама копь находится въ арендѣ у генералъ-маіора Шабельскаго,

Работается одинъ пластъ, уголь коксующійся, добывается въ крупныхъ кускахъ и не вывѣтриваясь переноситъ дальнюю перевозку. Работаютъ при помощи каменной крѣпи. Подъемъ угля и людей на канатѣ ручными вертикальными воротами. Водоотливъ—бадьями. Добыча не свыше 150.000 пуд. въ годъ.

Плата рабочимъ—сдѣльная, съ кубической сажени каменнаго угля, въ размѣрѣ отъ 8,50 до 10,50 руб. за сажень, смотря по глубинѣ шахты.

Работаютъ крестьяне сосѣдняго села Каракова артелями по 10 чел. каждая. Артель раздѣляется на двѣ смѣны, денную и ночную, и состоитъ изъ двухъ подземныхъ рабочихъ („подбойщика"), одного „вожака", доставляющаго добытый уголь къ шахтѣ и двухъ „верховыхъ" для подъема угля.

Хорошая артель, по словамъ Иваницкаго, выработаетъ въ сутки одну кубическую сажень, съ доставкою наверхъ и кладкою въ сажень.

При учетѣ заработка принимается въ расчетъ лишь крупный уголь, мелкій же уголь рабочіе обязаны поднять наверхъ безплатно и въ счетъ добычи онъ не идетъ.

Рабочіе получаютъ отъ владѣльца свѣчи. Инструменты, канатъ, каменная крѣпь шахтъ и штрековъ, сталь для наварки инструментовъ и всѣ прочія принадлежности работъ доставляются предпринимателемъ.

Наемъ рабочихъ для добычи угля начинается по окончаніи полевыхъ работъ, съ октября, и работы производятся до начала сезона сельскохозяйственныхъ работъ, когда крестьяне во всемъ этомъ районѣ бросаютъ работы въ копяхъ.

Всего на всѣхъ трехъ перечисленныхъ выше рудникахъ было задолжено до 40 человѣкъ рабочихъ.

Наибольшая цѣна угля на мѣстѣ—6 коп. за пудъ. Товаръ сбывается на мѣстѣ для паровыхъ земледѣльческихъ машинъ и винокурень, часть идетъ въ Маріуполь для домашняго отопленія, по цѣнѣ 16 коп. за пудъ. Каракóвскій уголь поставляется въ Славянскъ, на солеварни.

Затѣмъ Иваницкій переходитъ къ обзору рудниковъ Щербиновскихъ, Никитовскихъ и Желѣзнянскихъ, извѣстныхъ уже во времена Ле-Пле и имъ описанныхъ.

Эти рудники принадлежатъ обществамъ казенныхъ крестьянъ Щербиновки, Никитовки и Желѣзнаго и разрабатывались крестьянами, а съ 1861 года первые два рудника были сданы на откупъ Полынову, и съ тѣхъ поръ добыча угля въ Никитовскихъ копяхъ остановилась.

Примитивность техническихъ пріемовъ разработки этихъ рудниковъ превосходитъ то, что было констатировано выше относительно рудниковъ по Кальміусу. Какъ говоритъ Иваницкій:

> „И здѣсь, какъ и тамъ вся мѣстность представляется изрытою мелкими шахтами, выработанными и обрушившимися, та же торопливость въ выборкѣ угля на очистку, вслѣдствіе отсутствія крѣпи, неправильности работъ и отъ того опасности отъ обваловъ, а слѣдовательно и тутъ работа въ высшей степени хищническая“.

Годовая производительность Желѣзнянской копи—50.000 пудовъ, Никитовской и Щербиновской вмѣстѣ—до 1.000.000 пудовъ. Рынкомъ сбыта углей этого района является г. Бахмутъ, откуда этотъ уголь развозится по краю вплоть до Харькова, преимущественно идетъ въ Павлоградъ и далѣе къ западу, достигая при этомъ цѣны 9—10 коп. за пудъ, при цѣнѣ его на мѣстѣ всего 2—3 коп.

Эта поразительно низкая цыфра себѣ-стоимости объясняется, конечно, примитивной техникой этихъ шахтъ.

Объясненіе ея Фелькнеръ даетъ въ своей запискѣ по поводу устройства Лисичанскаго завода. Онъ говоритъ слѣдующее:

„Преобладающій способъ разработки угольныхъ пластовъ на югѣ Россіи есть способъ *мужицкій*“, отличающійся крайней примитивностью.

Въ тѣ времена такія копи чрезвычайно мѣшали развитію правильно поставленныхъ копей, роняя цѣну угля ниже той себѣ-стоимости, которая доступна для копей подобнаго типа.

И въ наше время существуютъ такія крестьянскія шахты, т. ск., кустарнаго типа, но ихъ роль на рынкѣ и въ промышленности теперь крайне ничтожна, потому что напримѣръ по даннымъ 1912 года около 81% общей добычи угля Донецкаго бассейна приходилось на долю фирмъ, съ годовой добычей свыше 10 милл. пуд. каждая.

Фелькнеръ заканчиваетъ свою характеристику крестьянскихъ шахтъ совершенно справедливымъ указаніемъ, что на промышленности такого типа крупные потребители, особенно металлургическіе заводы, совершено не могутъ базировать своей производительности, „ибо стоитъ заявить потребность въ 1 милліонъ пудовъ и цѣна на уголь тотчасъ же поднимется вдвое черезъ самый короткій срокъ, поставщики угля окажутся несостоятельными, а главное уголь доставится изъ различныхъ пластовъ и совершенно различныхъ качествъ. Тутъ будетъ уголь и спекающійся, и пламенный, и коксующійся, и некоксующійся, и сѣрнистый, и несѣрнистый, и чистый, и наполовину съ шиферомъ или землею“. Богатство мѣсторожденія, близость желѣзной дороги и убожество крестьянской разработки каменнаго угля наводитъ Иваницкаго на такое указаніе:

„Конечно, нельзя ожидать большого увеличенія добычи угля изъ этихъ прибахмутскихъ копей, въ случаѣ усиленія спроса, пока онѣ будутъ находиться въ рукахъ крестьянъ.

Надо ожидать, что сильныя компаніи, побуждаемыя такимъ спросомъ угля, какой требуетъ желѣзная дорога или какое-нибудь большое металлургическое заведеніе съ своими желѣзными рудниками, употребляющее милліоны пудовъ угля для своего годового оборота, пріобрѣли тамъ угольные участки для заложенія правильныхъ и долговременныхъ рудниковъ".

Какъ извѣстно, это предположеніе полковника Иваницкаго оправдалось въ полной мѣрѣ, и этотъ районъ сталъ резиденціей дѣйствительно очень крупныхъ каменноугольныхъ предпріятій.

Другое предположеніе и ожиданіе Иваницкаго по поводу крестьянскихъ разработокъ этого района состояло въ томъ, что, по его мнѣнію, если организовать за ними надлежащій присмотръ и дать имъ научныя указанія, то изъ этихъ крестьянъ—владѣльцевъ каменноугольныхъ копей выработаются „опытные горные рабочіе". Въ наше время, когда нѣтъ недостатка ни въ „научномъ указаніи", ни въ „должномъ присмотрѣ" за работами, центральный районъ Донецкаго бассейна, гдѣ расположены эти разработки, сохранилъ много крестьянскихъ рудниковъ, но ихъ владѣльцы —крестьяне выступаютъ не столько въ роли „горныхъ рабочихъ", сколько въ качествѣ получателей горнопромышленной ренты отъ своихъ пайковъ угленосной земли.

Въ томъ же районѣ находится группа рудниковъ 1) Софіевскій, Раевскаго; 2) Волынцево, князя Долгорукова; 3) Убѣжище, г. Туткевича; 4) Михайловка, г-жи Герсевановой, 5) при с. Ольховаткѣ, государственныхъ крестьянъ. Добыча угля на этихъ рудникахъ—случайная, очень часто —для собственныхъ надобностей, а не на рынокъ, часто прерывающаяся, причемъ на рядѣ рудниковъ добыча угля въ описываемый нами моментъ была вовсе остановлена.

Слѣдующая группа рудниковъ—по направленію отъ Бахмута къ Сѣверному Донцу, по восточную сторону большого почтоваго пути отъ Харькова къ Ростову н/Д. и Та-

ганрогу. Это—1) Городищенскій рудникъ, извѣстный еще во времена экспедиціи Демидова (но не разрабатываемый въ то время). Рудникъ принадлежитъ крестьянамъ и отданъ ими на откупъ до 1868 г. за 200 руб. въ годъ. Ежегодная добыча—50.000 пудовъ. при продажной цѣнѣ на мѣстѣ 5 коп. за пудъ. Раньше на этомъ рудникѣ производились работы Горнымъ Вѣдомствомъ и были попытки доставлять Городищенскій уголь черезъ Таганрогъ въ Николаевъ (60.000 пудовъ).

2) Группа мелкихъ копей: Адріанополь (Кокино) Долинскаго, Поповка г.г. Констиныхъ, Ломоватка г. Акимова, Еленовка г.г. Раевскихъ и Краснополье г. Вагнера относятся къ категоріи мелкихъ нерегулярныхъ разработокъ, съ весьма ограниченнымъ рынкомъ сбыта, преимущественно, для собственныхъ надобностей ихъ владѣльцевъ. Ни у полковника Иваницкаго, ни въ оффиціальномъ Сборникѣ статистическихъ свѣдѣній по горной части на 1867 годъ не показана производительность этихъ копей.

3) Болѣе крупный рудникъ Голубовскій, помѣщика И. П. Голубова, съ годовой производительностью до полумилліона пудовъ и съ возможной годовой производительностью (въ то время) до 3 мил. пудовъ.

Это мѣсторожденіе было извѣстно еще Ле-Пле, хотя и не разрабатывалось въ то время. Въ началѣ 60-хъ годовъ оно представляло собою, повидимому, разработку обычнаго типа, вродѣ описанныхъ выше, хотя уголь этого мѣсторожденія, правда, случайно, доходилъ до, сравнительно, дальнихъ рынковъ (по тому времени), напр. до Ростова н/Д., гдѣ онъ потреблялся на чугуннолитейномъ и механическомъ заводѣ г. Фронштейна.

И. Л. Уманскій, впослѣдствіи арендовавшій этотъ рудникъ, т. о. описываетъ его положеніе въ 1863 году [1]).

[1]) См. его „Воспоминанія“ въ „Горнозаводскомъ Дѣлѣ“, 1914 г. № 28.

Сплошная степь, безъ признаковъ какого-либо жилья разстилалась на мѣстѣ добычи; только кошары для загона овецъ на ночь и въ ненастную погоду, да изба для пастуховъ и собакъ нарушали эту однообразную картину. И вотъ въ такомъ мѣстѣ зіяли, недалеко одна отъ другой, двѣ вертикальныя „шахты“ или, вѣрнѣе, ямы глубиною по 8 саж. У воронокъ стояли самодѣльные ручные ворота, крѣпленія никакого. Даже для неопытнаго глаза была замѣтна примитивность способа добычи крестьянами мѣстнаго хутора.

Работали только зимой на артельныхъ началахъ по четыре человѣка на каждую шахту, а число всѣхъ рабочихъ на обѣ шахты не превышало 25—30 человѣкъ. Годовая добыча не превышала 500 четвертей, которые сбывались на Бахмутскихъ базарахъ, причемъ владѣльцу имѣнія за право добычи уплачивалось по 15 коп. за двѣнадцатипудовую четверть добычи, т. е. по $1^1/_4$ к. съ пуда.

Выяснивъ хорошія качества Голубовскаго угля и на основаніи предварительныхъ переговоровъ съ Фронштейномъ, И. Л. Уманскій въ ноябрѣ того же 1863 года заарендовалъ у помѣщика Голуба его мѣсторожденіе, за попудную плату $^1/_2$—$1^1/_4$ коп., съ правомъ въ теченіе 10 лѣтъ закладывать неограниченное количество шахтъ на площади всего имѣнія (7000 дес.). Одновременно И. Л. Уманскій заключилъ договоръ съ Фронштейномъ на ежегодную поставку ему, въ теченіе 10 лѣтъ, 200.000 пуд. угля въ Ростовъ по цѣнѣ 20 коп. съ пуда. Надо при этомъ замѣнить, что англійскій уголь въ Ростовѣ н/Д продавался по 25 коп.

Предпріятіе г. Фронштейна потерпѣло фіаско и съ конца 1865 года онъ сталъ расплачиваться съ И. Л. Уманскимъ за поставляемый уголь не деньгами, а желѣзомъ. Но все же договоръ съ Фронштейномъ и поставка ему угля на основаніи этого договора сыграли большую роль въ развитіи Голубовскаго рудника. Въ концѣ 60-хъ

годовъ, по описанію Иваницкаго, рудникъ работалъ 8-ю шахтами (глубиной 15 сажень).

Добыча угля производится круглый годъ, но зимою она сильнѣе по причинѣ большей возможности имѣть дешево людей, свободныхъ отъ полевыхъ работъ, такъ что зимою ихъ обращается до 120 человѣкъ, а лѣтомъ на половину менѣе. Употребляютъ въ работу мастеровыхъ преимущественно Лисичанскаго рудника. Добыто угля:

Въ 1864	году	270.000	пуд.
„ 1865	„	499.700	„
„ 1866	„ по 1 октября	501.100	„

Себѣ-стоимость угля по добычѣ до 3 коп. за пудъ, онъ продается на мѣстѣ, въ раздробь по 5 коп., а при большихъ партіяхъ по $4^1/_2$ коп. за пудъ. Рудникъ находится въ арендѣ за 3.000 рублей въ годъ, и арендной платы, при бывшей тогда годовой добычѣ, падаетъ на пудъ болѣе $^1/_2$ коп. Уголь идетъ въ г. Славянскъ на солеварни въ количествѣ до 120.000 пудовъ ежегодно; въ два послѣдніе года—въ 1864 и 1865 г.г. его поставлено въ Ростовъ н/Д. на заводъ Фронштейна—70.000 пудовъ, въ Бахмутъ для скотобоенъ—до 20.000 путовъ, для отопленія жилыхъ зданій до 10.000 пуд., для окрестныхъ винокурень (Барона Фитингофа, Беклемишева, Долинскаго, Вуича, Норберга и проч.) до 90.000 пуд., на мѣстѣ для ближайшихъ деревень сбывается до 40.000 пуд. и для паровыхъ машинъ и локомобиля до 40.000 пуд. Была доставка въ Харьковъ для чугуннолитейныхъ заводовъ въ 1867 году: угля 3.000 пудовъ и кокса 2.000 пудовъ. На Петровскій заводъ для опытной плавки было доставлено до 85.000 пуд., сдано въ маѣ 1867 г. на Луганскій заводъ 15.000 пудовъ.

Затѣмъ слѣдуетъ группа рудниковъ, расположенныхъ на продолженіи Лисичанскаго мѣсторожденія, по Сѣверному Донцу. Здѣсь прежде всего слѣдуетъ упомянуть:

1) Рубежнянскій рудникъ Богдановича, съ годовой добычей угля: 1864 г.—90.945 пуд., 1865 г.— 87.334 пуд., 1866 г. (по 1 окт.)—57.732 пуд.

Полковникъ Иваницкій отмѣчаетъ благоустройство этого рудника: „рудникъ Богдановича составляетъ пріятное исключеніе изъ всѣхъ рудниковъ Новороссійскаго края въ отношеніи правильности работъ, хорошаго крѣпленія, существованія плановъ горныхъ выработокъ, безпрестанно, по мѣрѣ выработки на очистку, пополняемыхъ, правильнаго хозяйства и ясной, удовлетворительной отчетности“.

Себѣ-стоимость угля считалась $1^1/_2$—2 коп., при продажной цѣнѣ на мѣстѣ: крупный уголь $3^1/_2$—5 коп., орѣшникъ 4 коп., мусоръ $1^1/_2$—2 коп.

Для характеристики тѣхъ затрудненій въ сбытѣ, которыя имѣли мѣсто въ то время, можно привести слѣдующій эпизодъ, разсказанный полковникомъ Иваницкимъ. Съ конца 1862 г. по апрѣль 1863 года рудникъ развилъ усиленную добычу и наработалъ 300.000 пуд. угля. Это количество, при конкурренціи сосѣднихъ рудниковъ и общей ограниченности сбыта, оказалось, слишкомъ переполнило потребность рынка, и заготовленное количество топлива пришлось распродавать въ теченіе 3-хъ лѣтъ по цѣнамъ ниже себѣ-стоимости, именно по 1 коп. на пудъ, причемъ отъ такой долгой продажи товаръ вывѣтривался, слѣдовательно терялъ свои полезныя качества, а мусоръ просто погибъ отъ самовозгаранія. Между тѣмъ, рудникъ технически подготовленъ къ добычѣ 1 милліона пудовъ.

Районъ и характеръ сбыта угля этого рудника опредѣляются такимъ образомъ:

Въ 1861, 1862 и 1863 годахъ сбытъ угля былъ преимущественно въ г. Славянскѣ на солеваренные заводы, въ количествѣ до 60.000 пуд. въ годъ. Общая годовая потребность туда простирается до 300.000 пудовъ и удовлетворяется рудниками: Богдановича, Шаховой, Терентьева, Ли-

сичанскимъ, Голубова. въ меньшемъ количествѣ Караковскимъ г. Шабельскаго. Въ послѣдующіе годы эта статья сбыта уменьшилась съ этого рудника до 10.000 пудовъ.

На окрестныя паровыя молотилки и винокурни въ 1864 году продано до 80.000 пуд. и въ 1865 году только до 10.000 пудовъ. Эта статья сбыта уменьшилась вслѣдствіе уменьшенія количества дѣйствовавшихъ молотилокъ, при отсутствіи механическихъ заведеній для исправленія ихъ и „закрытія многихъ винокурень отъ стѣснительныхъ правилъ акцизнаго положенія". На солеварные заводы сбытъ уменьшился, вслѣдствіе уменьшенія производства на однихъ и совершеннаго прекращенія дѣйствія на другихъ, „при обнародованіи новыхъ правилъ о соляномъ акцизѣ, при чемъ послѣдній былъ сравненъ для соли самосадочной и выварной".

И здѣсь, хотя очень рѣдко, бываетъ затрудненіе въ наймѣ рабочихъ лѣтомъ, когда люди отвлечены на полевыя работы и въ урожайные годы. Въ этомъ отношеніи много помогаетъ дѣлу близость казеннаго Лисичанскаго рудника и горнаго селенія 3-й роты; тамъ окрестные рудники, безъ большого затрудненія находятъ опытныхъ горныхъ рабочихъ, тѣмъ болѣе, что и окрестные съ Лисичанскимъ рудникомъ крестьяне „сознали выгоду рудничныхъ работъ" и охотно занимаются этимъ ремесломъ.

Слѣдующій, сосѣдній съ предыдущимъ Рубежанскій рудникъ г-жи Шаховой. Рудникъ въ достаточной степени выработанъ, производительность доходитъ до 200.000 пуд., рабочихъ до 10 человѣкъ.

По сосѣдству съ рудникомъ Шаховой находится Рубежанскій же рудникъ Депрерадовича. открывшій разработку въ 1857 году и все время отличавшійся незначительною добычею (1000 пуд. въ годъ), а въ 1863 г., добыча дошла до 60.000 пуд. и затѣмъ совершенно прекратилась. Добы-

тый уголь сбывался отчасти на сосѣднія винокурни, отчасти же на солеварни въ Славянскъ.

Группа каменноугольныхъ копей отъ Славяносербска въ направленіи къ с. Ивановкѣ представлена слѣдующими предпріятіями:

а) Успенская копь. Въ 1866 году добыто каменнаго угля: у г. Булацеля, добыча до 300.000 пуд., 10 шахтъ глубиною въ 10 саж., сбытъ преимущественно на Луганскій заводъ для пудлингованія; г.г. Шевича и Буткова, съ годовой добычей 30.000 пудовъ, изъ 5 рабочихъ шахтъ; князя Козловскаго, съ добычей 30.000 пудовъ и крестьянскія разработки даютъ 250.000 пуд. изъ 12 шахтъ.

б) Бѣлянская копь Штерича, гдѣ добывается (крестьянская испольная работа) до 30.000 пудовъ.

в) сосѣдняя съ ней Юрьевская копь Познанскаго, съ годовой добычей въ 70.000 пудовъ. Добыча производится крестьянами изъ 7 шахтъ.

Сбытъ съ этихъ двухъ рудниковъ, преимущественно, на Луганскій заводъ для домашняго отопленія, на салотопни, кузнечныя работы, выжегъ извести и въ значительномъ количествѣ на пудлигованіе; по сосѣдству съ областью Войска Донского на винокурни и для земледѣльческихъ машинъ.

При добычѣ каменнаго угля занято 100 рабочихъ въ теченіе семи рабочихъ мѣсяцевъ.

г) Малониколаевскій рудникъ г. Булацеля, въ 12 верстахъ къ югу отъ Успенска, открытъ въ 1861 году на основаніи пластовой карты мѣстности и развѣдочныхъ работъ горн. инж. А. Носова. Поле угольнаго пласта открыто для разработки 1.470.000 пудовъ, но добывается всего пока 25.000 пудовъ, вслѣдствіе недостатка сбыта, причемъ добываемый антрацитъ употребляется главнымъ образомъ для собственныхъ надобностей рудника. Была попытка доставки этого антрацита въ Луганскій заводъ. Рабочихъ шахтъ

двѣ: въ $16^1/_2$ саж. и $14^1/_3$ саж. глубины. Цѣна за пудъ на мѣстѣ 5 коп.

д) Христофоровскій рудникъ Лисаневича, въ 8 верстахъ къ югу отъ с. Ивановки. Здѣсь антрацитъ былъ открытъ 20 лѣтъ тому назадъ, но правильная, не-хищническая разработка этого мѣсторожденія началась при настоящемъ его владѣльцѣ въ 1863 году. Добыто антрацита изъ трехъ шахтъ съ начала работъ 100.850 пуд., но изъ нихъ осталось непроданнаго антрацита 80.000 пуд.

е) Въ 7 верстахъ отъ этой копи на западъ находится, въ Хрустальномъ, рудникъ Милорадовича и въ Красномъ Кутѣ—барона Фитингофа. Антрацитъ расходится преимущественно для винокуренія у сосѣднихъ землевладѣльцевъ и въ окрестностяхъ—для домашняго отопленія.

Очевидно, всѣ рудники этой группы испытывали большія затрудненія въ отношеніи сбыта и при всякой попыткѣ сколько-нибудь замѣтно расширить добычу впадали въ состояніе остраго перепроизводства.

Наконецъ, этотъ обзоръ каменноугольныхъ рудниковъ Новороссійскаго края полковникъ Иваницкій заканчиваетъ упоминаніемъ о двухъ рудникахъ, имѣющихъ незначительную добычу съ мѣстнымъ сбытомъ; это—Ташковскій каменноугольный рудникъ и Хрустальскій антрацитовый рудникъ Милорадовича.

Общій итогъ добычи минеральнаго топлива на частныхъ копяхъ въ Новороссіи оффиціальный „Сборникъ статистическихъ свѣдѣній по горной части на 1867 годъ" устанавливаетъ въ такихъ размѣрахъ для 1866 года: каменнаго угля—3.339.476 пуд., антрацита—169.900 пуд., итого 3.509.376 пуд.

Однако, эта цыфра не представляетъ собою результатъ простого сложенія данныхъ о добычѣ отдѣльныхъ предпріятій, именно она меньше этого итога. Въ результатѣ подсчета данныхъ Сборника о добычѣ частныхъ копей

Новороссіи въ 1866 году получается цыфра 3.517.276 пуд. Отчего зависитъ эта разница, намъ установить не удалось, ввиду отсутствія какихъ либо указаній въ „Сборникѣ“ по этому вопросу.

Несомнѣнно, что и наша цыфра добычи—3.517.276 п. —ниже дѣйствительной добычи каменнаго угля и антрацита въ Новороссіи въ 1866 году, ибо среди перечисленныхъ выше рудниковъ имѣется не мало такихъ, относительно которыхъ добыча совсѣмъ не показана или сдѣлана отмѣтка о незначительности добычи, по нѣкоторымъ же рудникамъ добыча показана не за весь 1866 г., а лишь за часть его—до 1 сентября или до 1 октября. Наконецъ, въ приведенный выше подсчетъ не вошли казенныя копи Лисичанская и Софіевская при Петровскомъ заводѣ, относительно которыхъ Сборникъ содержитъ свѣдѣнія лишь за 1865 годъ.

Таковы существенные недостатки цыфровыхъ свѣдѣній о добычѣ, которые мы находимъ въ оффиціальномъ изданіи.

Въ этомъ сборникѣ содержится интересное указаніе на *сезонный характеръ* работы на каменноугольныхъ копяхъ Новороссіи въ то время. „Каменноугольная кампанія“, если можно такъ выразиться, продолжается съ октября по май, и на этотъ срокъ нанимаются рабочіе на каменноугольныя копи. Лѣтомъ работы прекращаются отъ трехъ причинъ: 1) уходъ рабочихъ на полевыя работы, отвлекающій рабочія руки отъ каменноугольнаго промысла; 2) дурная вентиляція; 3) недостатокъ рыночнаго спроса: семимѣсячная зимняя работа даетъ возможность сполна насытить весь рынокъ.

Переходя къ описанію и характеристикѣ антрацитовой промышленности Области Войска Донского, мы можемъ руководиться данными оффиціальнаго Сборника, а также печатными „Трудами Высочайше учрежденной при Управ-

леніи Горною и Соляною частями въ землѣ Войска Донского комиссіи для распространенія донецкаго антрацита на р. Волгѣ и въ разныхъ мѣстахъ южной Россіи".

Этотъ чрезвычайно цѣнный и рѣдкій документъ, разысканный нами въ архивѣ Выборнаго Донскихъ углепромышленниковъ Грушевско-Власовскаго района (дѣло 1867 г. № 16) представляетъ исключительный по обилію и полнотѣ матеріала и почти единственный источникъ нашихъ свѣдѣній о положеніи антрацитовой промышленности Области Войска Донского, ибо имѣющіяся по этому вопросу свѣдѣнія въ оффиціальномъ сборникѣ Горнаго Ученаго Комитета крайне кратки, другой же источникъ нашихъ свѣдѣній о каменноугольной промышленности юга Россіи въ концѣ 60-хъ годовъ, использованный нами выше рапортъ полковника Иваницкаго, ограничивается нѣсколькими бѣглыми и отрывочными замѣчаніями по этому вопросу.

Итакъ возвратимся къ „Трудамъ" Комиссіи.

Исторію ея возникновенія и ея задачи мы узнаемъ изъ записки управляющаго горною и соляною частями въ землѣ Войска Донского, подполковника Антипова, датированной 1 декабря 1872 года и содержащей слѣдующее: „Въ отчетѣ по управленію горною и соляною частями въ землѣ Войска Донского за 1866 годъ, представленномъ черезъ войскового наказнаго атамана къ военному министру, въ нынѣшнемъ году, я считалъ своею обязанностью обратить вниманіе правительства на чрезвычайное истребленіе лѣсовъ въ Россіи и на возможность введенія въ южной Россіи и на Волгѣ употребленія донского антрацита.

„По важности этого вопроса и необходимости всестороннняго его обсужденія, я испрашивалъ разрѣшеніе на учрежденіе для сей цѣли особой комиссіи, составленной главнѣйше изъ представителей частной промышленности и депутатовъ со стороны разныхъ пароходныхъ обществъ.

„Предположеніе это было одобрено войсковымъ наказнымъ атаманомъ войска Донского, Министерствами: Военнымъ и Путей Сообщенія, и по докладу Военнаго Министра удостоилось въ іюнѣ мѣсяцѣ настоящаго года Высочайшаго утвержденія.

„По сему, Военный Министръ (предложеніемъ отъ 10-го іюля за № 592) сообщилъ войсковому наказному атаману войска Донского, что Государь Императоръ въ 30-й день с. г. Высочайше повелѣть соизволилъ:

„1) Учредить въ Новочеркасскѣ при Управленіи горною и соляною частями комиссію для распространенія донского антрацита на рѣкѣ Волгѣ и въ разныхъ мѣстахъ южной Россіи.

„2) Комиссію составить подъ предсѣдательствомъ войскового наказнаго атамана, изъ управляющаго горною и соляною частями въ Войскѣ Донскомъ, депутата отъ вѣдомства Министерства Путей Сообщенія, депутата отъ Новороссійскаго генералъ-губернатора, депутата со стороны Русскаго О-ва пароходства и торговли, директора Волго-Донского О-ва, депутата отъ углепромышленниковъ и депутата отъ нѣсколькихъ пароходныхъ О-въ на Волгѣ.

„3) Разрѣшить войсковому наказному атаману, приглашать къ участію въ трудахъ Комиссіи, сверхъ вышепоименованныхъ членовъ и другихъ лицъ, коихъ присутствіе въ Комиссіи будетъ полезнымъ.

„4) Время прибытія членовъ Комиссіи предоставить соглашенію войскового наказнаго атамана съ подлежащими вѣдомствами и лицами.

„5) Комиссіи поручить: а) собрать на мѣстѣ свѣдѣнія о состояніи каменноугольной промышленности въ Войскѣ Донскомъ; б) разсмотрѣть всѣ средства и способы для перевозки антрацита съ мѣстъ его добычи въ мѣста потребленія; в) опредѣлить на основаніи опытовъ, выгодность употребленія донского антрацита, сравнительно съ другими

горючими веществами въ разныхъ мѣстахъ Россіи; г) содѣйствовать соглашенію интересовъ углепромышленниковъ съ интересами потребителей антрацита, и о всѣхъ новыхъ мѣрахъ, какія потребуются для распространенія употребленія донскаго антрацита на Волгѣ и въ южной Россіи и для облегченія его перевозки, войти въ военное министерство съ надлежащимъ представленіемъ.

„6) Поручить правительственнымъ учрежденіямъ, пароходнымъ и другимъ частнымъ обществамъ. всѣ свѣдѣнія, необходимыя для исполненія комиссіею возлагаемаго на нее порученія, доставлять въ возможно скорѣйшее время".

Въ нашемъ распоряженіи находится первая часть работъ этой комиссіи, содержашая характеристику положенія антрацитовой промышленности Области Войска Донского во второй половинѣ 60-хъ годовъ прошлаго вѣка.

Характеристика антрацитовыхъ разработокъ Области Войска Донского начинается съ описанія рудниковъ, расположеныхъ въ Черкасскомъ Округѣ и изъ нихъ прежде всего Грушевскаго мѣсторожденія. Обѣ котловины Грушевскаго мѣсторожденія — сѣверная и южная — подвергнуты въ докладѣ подробной характеристикѣ, изъ которой приводимъ самое существенное.

Въ южной части Грушевскаго мѣсторожденія было отдано частнымъ промышленникамъ подъ разработку угля 241 отводъ, изъ нихъ самый крупный — Русскому Обществу Пароходства и Торговли, которому было отведено 625.000 кв. сажень. Сумма же всѣхъ отводовъ составляетъ около 8,25 кв. верстъ.

На всемъ этомъ пространствѣ были заложены 291 шахта, глубиною до 51 сажени, причемъ добыча антрацита изъ поименованныхъ шахтъ за 3 послѣдніе года составила: 1864 г. — 3.586.450 пуд., 1865 г. — 5.308.747 пуд., 1866 г. — 8.459.570 пуд. Продажныя цѣны на антрацитъ при шахтахъ были:

1864 г. . . отъ 6 до $8^1/_2$ коп. за пуд.
1865 г. . . отъ $6^1/_2$ до 9 „ „ „
1866 г. . . отъ $4^1/_2$ до $7^1/_2$ „ „ „

Въ сѣверной котловинѣ Грушевскаго мѣсторожденія имѣлись 28 отводовъ, но на нихъ производятся только развѣдки 20 шахтами, глубиною отъ 3 до 21 сажени на отведеныхъ площадяхъ, составляющихъ около 26 кв. верстъ, исключая антрацито-промышленниковъ Золоторева, Полякова и Концова, которыми уже добыто антрацита въ 1865 г. –133.080 пуд., въ 1866 г.—170.917 пуд. Продажная цѣна антрацита на этихъ шахтахъ была отъ 4 до 5 коп. за пудъ.

Такимъ образомъ, общая сумма добычи Грушевскаго мѣсторожденія составитъ для 1866 г.—8.630.487 пуд. Въ оффиціальномъ „Сборникѣ статистическихъ свѣдѣній по горной части на 1867 г.“ общая сумма добычи антрацита Грушевскаго мѣсторожденія показана въ суммѣ. 9.459.570 пуд.. съ очевидной опечаткой, а именно: добыча южной котловины, вмѣсто 8.459.570 пуд. посчитана въ суммѣ 9.459.570 пуд. и не присчитана добыча сѣверной котловины того же мѣсторожденія.

Въ „Трудахъ“ нашей комиссіи находится интересное исчисленіе себѣ-стоимости грушевскаго антрацита по свѣдѣніямъ окружныхъ инженеровъ.

Для вывода себѣ-стоимости работъ взяты два случая: выработка антрацита изъ шахты глубиной въ 35 саж. съ значительнымъ притокомъ воды и выработка антрацита шахтой, имѣющей глубину въ 12 саж. съ незначительнымъ притокомъ воды.

При этомъ сдѣлана расцѣнка отдѣльно, какъ стоимости приготовительныхъ работъ, т. е. расходовъ на углубленіе шахтъ, на постройку необходимыхъ механизмовъ и сооруженій, такъ и стоимости добывныхъ работъ, т. е. собственно производства добычи угля.

I. Попудная стоимость Грушевскаго антрацита при добычѣ его изъ шахты, имѣющей глубину въ 35 саж.

а) Стоимость приготовительныхъ работъ:

Шахты глубиною въ 35 саж., во 2-мъ горномъ округѣ, заложены для выработки площадей двухъ пластовъ, имѣющихъ въ каждомъ по 5.000 квад. саженъ или приводя въ вѣсъ, въ умѣренномъ предположеніи, что 1 квадр. саж. площади пласта имѣетъ среднимъ числомъ 275 пуд. антрацита, допустимъ, что такими шахтами можно выработать до 2.750.000 пудъ антрацита.

Пройти шахту, глубиной въ 35 саж., стоитъ:

1) По расходамъ на углубленіе (работы, порохъ и другіе матеріалы) по 150 руб. за саженъ. 5.250 р.

2) По закрѣпленію шахты, примѣрно на 12 саж. (1 саж. требуетъ 14 досокъ толщиною въ $2^1/_2$ вершка по 2 руб.) по 28 руб. сер. отъ сажени. 336 „

3) По расходамъ на постройку 2-хъ конныхъ воротовъ, помѣщеній для прикащика, рабочихъ и конюшни . . . . . 1.500 „

4) По расходамъ на канатъ 175 р. (50 пуд. по 3 р. 50 коп.), бадьи и ящики (50 р.). . . . 225 „

5) По покупкѣ 10 лошадей . . . . . 300 „

6) По содержанію прикащика въ теченіи $1^1/_2$ лѣтъ . . . . . 450 „

7) По содержанію 10 лошадей въ то же время, считая на фуражъ по 25 коп. и на жалованье конюху 3 коп. на лошадь въ день. . . . . 1.022 „

8) По расходамъ накладнымъ, какъ-то: на проѣзды хозяина на рудникъ и т. д. . . . . 200 р.

Итого . . . . . 9.283 р.

Сумма эта должна быть распредѣлена разновременно на все количество антрацита, для добычи котораго она зат-

рачена, а такъ какъ выше было приведено, что въ 10 т. квадр. саж. заключается 2.750.000 пуд., то стоимость антрацита по углубленію шахты и постройки необходимыхъ для добычи сооруженій опредѣляется въ 0,340 к.

б) попудная стоимость антрацита по добывнымъ работамъ:

За работы по выработкѣ антрацита въ настоящее время платятъ съ пуда. при глубокихъ шахтахъ среднимъ числомъ 2,5 коп. серебромъ.

Каждые 75 пуд. антрацита въ такихъ шахтахъ требуютъ деревянную подпорку, которая при цѣнѣ березовыхъ дрючковъ въ 40 р. серебромъ за сотню, стоитъ 20 коп. сер. [1]), отсюда по расходамъ на матеріалы для крѣпленія каждый пудъ обходится 0,270 к.

Предполагая, что на шахтѣ работы продолжаются всего 6 мѣсяцевъ и что въ теченіе этого времени добывается 150 т. п. расходы общіе какъ-то:

По содержанію прикащика	300 р.
По содержанію 16 лошадей, считая на фуражъ во время работъ по 25 коп., а лѣтомъ по 5 коп., среднимъ же числомъ по 15 коп.	876 „
По содержаніе конюха и его помощника . .	180 „
По ремонту каната, бадей и ящиковъ . . .	100 „
По ремонту построекъ.	30 „
По поѣздкамъ хозяина на рудникъ, прикащика въ городъ и т. п.	300 „
А всего	1.786 р.

Эта сумма должна быть разложена на количество ежегодной добычи 150 т. п., что составитъ на пудъ угля . . . . . 1,190 к.

По платежу пошлины пудъ антрацита стоитъ 0,500 „

[1]) Изъ каждаго дрючка выходитъ двѣ подпорки.

По расходамъ на содержаніе лазарета, школы и проч. . . . . 0,066 „

По процентамъ на затраченный капиталъ для углубленія шахты, при расчетѣ по 6% . . . . . 0,189 „

Сумма выведенныхъ цифръ опредѣляетъ попудную стоимость[1]) антрацита, добытаго изъ шахты въ 35 саж. глубиной съ значительнымъ притокомъ, по всѣмъ произведеннымъ по добычѣ расходамъ, въ 5,055 к. сер.

II. Попудная стоимость грушевскаго антрацита при добычѣ его изъ шахтъ, имѣющихъ глубину въ 12 саж. и небольшой притокъ воды.

а. Стоимость приготовительныхъ работъ.

Углубленіе шахты въ 12 саж. стоитъ не дороже 100 руб. сер. за саженъ	1200 р.
По расходамъ на закрѣпленіе, предполагая, что 4 саж. шахты требуютъ крѣпи, по 28 р. на саж.	112 „
По расходамъ на постройку одного ворота, помѣщеній для рабочихъ, приказчиковъ и конюшни.	1000 „
По расходу на канатъ, бадьи и ящики . .	120 „
На покупку 4 лошадей	120 „
По содержанію прикащика въ теченіе 6-ти мѣсяцевъ	150 „
По содержанію 4 лошадей въ то же время .	258 „
По расходамъ накладнымъ, объясненнымъ выше	200 „
Итого	3160 р.

Шахты глубиной въ 12 саж. закладываются для выработки отъ 2500 до 3750 кв. саж. пласта, среднимъ числомъ до 3125, которыя заключаютъ въ себѣ до 859.375 пуд., вслѣдствіе сего расходы по приготовительнымъ работамъ составляютъ 0,368 к. сер. для каждаго пуда.

[1]) Въ оригиналѣ, очевидно, ошибочно сказано „попудную пошлину".

б. Стоимость добывныхъ работъ.

Хотя меньшая глубина шахты содѣйствуетъ много удобству добычи, тѣмъ не менѣе для мелкихъ шахтъ среднюю цѣну по добычѣ нельзя брать дешевле $2^1/_2$ коп., такъ какъ обыкновенно въ мелкихъ участкахъ крыша пласта бываетъ слаба и обвалы крыши, требуя расчистки, затрудняютъ работы; итакъ стоимость пуда по выломкѣ, откаткѣ отъ забоевъ къ шахтѣ и подъему слѣдуетъ считать . . . . . 2,5 к.

Стоимость матеріаловъ для крѣпленія выработокъ нужно взять въ $1^1/_2$ раза болѣе, чѣмъ для глубокихъ шахтъ, т. е. въ $0{,}270 \times 1^1/_2$ . . 0,405 „

Предполагая, что 4-хъ лошадей достаточно для подъема угля и отливки воды и что содержаніе одной лошади въ день стоитъ среднимъ числомъ 15 к., опредѣляется годовое содержаніе 4 лошад. въ день. 219 р.

Содержаніе конюха въ то же время . . . 120 „

Ремонтъ каната, бадей и ящиковъ и т. п. . 50 „

Ремонтъ построекъ . . . . . 20 „

Содержаніе прикащика . . . . . 300 „

Накладные расходы, какъ: поѣздки хозяина на рудники, прикащика въ городъ и т. п. . . . . 300 „

Сумма всѣхъ этихъ расходовъ составитъ 1009 р., которые, разлагая на количество добытаго антрацита 150 т. пуд., опредѣляютъ стоимость пуда по этимъ расходамъ въ . . . . . 0,670 к.

Пошлина въ пользу войска и накладной расходъ по содержанію лазарета составляютъ. . . 0,566 „

Проценты на затраченный капиталъ по углубленію шахты (6%) . . . . . 0,062 „

Такимъ образомъ, стоимость пуда антрацита по добычѣ изъ шахтъ глубиной въ 12 саж., съ небольшимъ притокомъ воды опредѣляется въ . 4,571 „

Если на основаніи приведенныхъ расчетовъ привести сравнительную таблицу себѣ-стоимости 1 пуда грушевскаго антрацита въ шахтахъ глубиной въ 35 саж. и въ 12 саж., получимъ слѣдующее:

Элементы себѣ-стоимости	Шахта глубин. въ 35 саж.	Шахта глубин. въ 12 саж.
1) Проходка шахты	0,340	0,368
2) Рабочая сила	2,500	2,500
3) Крѣпленіе	0,270	0,405
4) Общіе расходы	1,190	0,670
5) Пошлина	0,500	0,566
6) Лазаретъ, школа . . .	0,066	
7) Проценты на осн. капитал. .	0,189 [1])	0,062 [1])
Итого . . .	5,055	4,571

Изъ приведенной таблицы видно, что себѣ-стоимость добычи антрацита на мелкихъ шахтахъ на 10% меньше, чѣмъ на крупныхъ. Особенно крупны расходы глубокихъ шахтъ, по сравненію съ мелкими, по графѣ общихъ расходовъ и процентовъ на капиталъ, наоборотъ, расходы на крѣпленіе замѣтно болѣе въ мелкихъ шахтахъ, чѣмъ въ глубокихъ.

Если п. п. 1 и 7 указанной таблицы отнести къ категоріи расходовъ фиксированныхъ, то мы получимъ, что при работахъ глубокими шахтами фиксированные расходы составляютъ 10,4%, а для мелкихъ шахтъ—9,4%.

Отсылая нашихъ читателей къ стр. 111 нашей работы гдѣ мы анализировали себѣ-стоимость добычи грушевскаго антрацита по даннымъ г. Фелькнера, мы считаемъ необходимымъ указать на нижеслѣдующее.

Цыфры Фелькнера даютъ болѣе высокій % фиксированныхъ издержекъ, а именно 13%. Это различіе объяс-

[1]) Изъ текста не представляется яснымъ, какимъ образомъ получена эта цыфра.

няется тѣмъ, что при исчисленіи процента фиксированныхъ издержекъ по даннымъ Фелькнера мы исходили изъ предположенія оплаты основного капитала въ размѣрѣ 12%, тогда какъ по расчетамъ окружныхъ инженеровъ этотъ процентъ составляетъ всего 6%.

Мы не можемъ согласиться съ правильностью расчетовъ окружныхъ инженеровъ въ этомъ отношеніи и полагаемъ, что принятая ими норма 6%—очень низка, потому что и въ наше время врядъ ли можно достать деньги для оборудованія шахты изъ такого низкаго процента.

Если ввести эту поправку и удвоить выведенную въ таблицѣ величину % на основной капиталъ, то послѣ соотвѣтствующихъ исчисленій мы получимъ процентъ фиксированныхъ издержекъ: для глубокихъ шахтъ – 14,6%, для мелкихъ шахтъ – 10,6%, т. е. процентъ болѣе близкій къ ранѣе выведенному нами.

Мы еще разъ считаемъ необходимымъ оговориться, что мы не считаемъ наши вычисленія абсолютно-точными, но мы полагаемъ, что тѣ методы, которыми мы пользуемся при этихъ вычисленіяхъ, въ общемъ, правильны, что то же можно сказать и о тѣхъ предпосылкахъ и соображеніяхъ, которыя мы имѣемъ ввиду при этой работѣ, а при такихъ условіяхъ довольно близкіе между собою результаты нашихъ вычисленій, повидимому, служатъ гарантіей правильности нашихъ расчетовъ, касающихся *самаго основного* вопроса внутренней структуры промышленности. Какъ бы ни были несовершенны наши матеріалы, какія бы препятствія методологическаго характера ни вставали передъ нами въ этой работѣ—мы обязаны были сдѣлать все возможное для освѣщенія даннаго кардинальнаго вопроса, которому обыкновенно удѣляютъ мало вниманія.

Послѣ этого возвращаемся къ характеристикѣ другихъ антрацитовыхъ мѣсторожденій Черкасскаго округа, приводимой въ трудахъ комиссіи,

Садковское мѣсторожденіе антрацита развѣдывалось въ 11 мѣстахъ, на пространствѣ 15 квадратныхъ верстъ. На этомъ пространствѣ было заложено 15 шахтъ глубиною отъ 5 до 16 сажень и одна штольна въ 10 сажень.

Разработка угля производилась только казакомъ Даниловымъ, который добылъ

въ 1865 г. . . . . 25.700 п.
„ 1866 „ . . . . . 26.920 „

Продажная цѣна въ 1865 и 1866 годахъ была на мѣстѣ добычи отъ 4 до 5 коп. за пудъ.

На Несвитайскомъ мѣсторожденіи антрацита работы производились на пространствѣ 95 т. кв. саж. 20 шахтами глубиною отъ 4 до 22 сажень. Добыча антрацита изъ этого мѣсторожденія производилась въ слѣдующемъ размѣрѣ:

въ 1864 году было добыто . . . . . 45.800 пуд.
„ 1865 „ „ „ . . . . . 71.618 „
„ 1866 „ „ „ . . . . . 97.570 „

Продажныя цѣны на антрацитъ были слѣдующія:

въ 1864 году . . . . . отъ 8 до 10 коп.
„ 1865 „ . . . . . „ 7 „ 8½ „
„ 1866 „ . . . . . „ 7 „ 8 „

Скелеватское мѣсторожденіе антрацита было изслѣдовано на пространствѣ около 4 кв. верстъ, шахтъ 4, глубиною отъ 6—9 саж., которыми добыто въ 1866 году 6673 пуда.

Продажная цѣна была на мѣстѣ отъ 3 до 5 коп. за пудъ.

Въ первомъ Донскомъ Округѣ вся площадь, отведенная подъ разработку, составляла 5100 кв. саж., шахтъ 2, глубиною отъ 7 до 9 саж. и 3 штольны отъ 10 до 12 сажень.

Въ 1866 году добыто угля 19.300 пудовъ.

Продажная цѣна была отъ 5 до 6 коп. за пуд.

Въ Донецкомъ округѣ по рѣчкамъ Лихой, Малой Каменкѣ, Большой Каменкѣ и Донцу на пространствѣ около 20 верстъ развѣдки только начинались, разработка угля производилась наклонными по пласту 11 штольнами, длиною отъ 6 до 27 сажень.

Посредствомъ этихъ штольнъ добыто угля

въ 1865 году . . . . . 8.000 пуд.

„ 1866 „ . . . . . 30.000 „

Продажная цѣна угля была отъ 4 до $5^1/_2$ к. за пудъ. Въ Міусскомъ округѣ 1) на мѣсторожденіи антрацита между слободами Новопавловкою и Ровеньками заложено 10 шахтъ глубиною отъ 7 до 12 саж. и наклоныхъ по пласту 10 штольнъ длиною отъ 5 до 45 саж., которыми добыто угля

въ 1865 году . . . . . 45.500 пуд.

„ 1866 „ . . . . . 70.853 „

Продажная цѣна была на мѣстѣ крупнаго угля отъ 4 до 6 коп. за пудъ, мелкаго отъ $2^1/_2$ до 4 коп.

2) На мѣсторожденіи антрацита между слободами Андреевкой, Дмитріевкой, Харцызской и Зуевкой развѣдочныя работы и разработка угля, кромѣ земель владѣльческихъ производилась на пространствѣ 4 кв. верстъ; на всемъ этомъ мѣсторожденіи заложено по настоящее время 21 шахта, глубиною отъ 3 до 12 саж. и наклонныя по пласту штольны до 22 сажень.

Всего изъ этого мѣсторожденія добыто

въ 1865 г. . . . . 62.700 пуд.

„ 1866 „ . . . . 67.781 „

Продажная цѣна была крупнаго угля отъ 5 до 6 коп., мелкаго 4 коп.

3) Макѣевское мѣсторожденіе каменнаго угля. Это мѣсторожденіе составляютъ верхніе пласты хорошаго смолистаго угля между р. Кальміусомъ и р. Крынкою, поселками Евдокимовскимъ и Верхне-Ханженковымъ.

На этомъ мѣсторожденіи заложено 6 шахтъ глубиною отъ 10—20 саж. и штольна длиною 25 саж. Добыто угля

въ 1865 г. . . . . 80.000 пуд.
„ 1866 „ . . . . .135.546 „

Продажная цѣна крупнаго угля была отъ 4½—5 коп., мелкаго отъ 3—4 коп.

4) На мѣсторожденіи антрацита между слободами: Харцызской, Кутейниковой и Амбросіевской и въ Камышевахской котловинѣ развѣдка и разработка угля кромѣ земель владѣльческихъ производится на войсковыхъ земляхъ на пространствѣ около 5 квадр. верстъ. На этомъ мѣсторожденіи заложено 5 шахтъ глубиною отъ 9 до 25 саж. и 2 штольны длиною въ 6 и 24 саж., которыми добыто угля:

въ 1865 г. . . . . 2.000 пуд.
„ 1866 „ . . . . 10.800 „

Продажная цѣна крупнаго угля была 6 коп.: мелкаго 4 коп. за пудъ.

На основаніи всѣхъ вышеприведенныхъ данныхъ, въ запискѣ подполковника Антипова выведены общіе итоги добычи антрацита и каменнаго угля въ Области Войска Донского—въ слѣдующихъ цыфрахъ:

1864 годъ . . . 3.632.250 пуд.
1865 „ . . . 5.737.345 „
1866 „ . . . .10.095.990 „

Заслуживаютъ большого вниманія быстрый ростъ добычи антрацита и каменнаго угля въ Области Войска Донского: съ 3.632.250 пуд. въ 1864 г. до 10.095.990 пуд. въ 1866 г. Несомнѣнно, этотъ ростъ добычи стоитъ въ связи съ изданіемъ закона 8 марта 1864 г. и организаціей войскового водоотлива, о чемъ будетъ сказано въ третьей главѣ.

Какъ это почти всегда отмѣчалось и отмѣчается въ исторіи развитія донецкой каменноугольной промышленности,

указанный выше интенсивный ростъ добычи сопровождается не менѣе интенсивнымъ паденіемъ цѣнъ: въ 1864 году средняя продажная цѣна антрацита и каменнаго угля была на мѣстахъ отъ 6 до $8^1/_2$ коп., а въ 1866 г. отъ $4^1/_2$ до $7^1/_2$ коп.

Кромѣ того, несмотря на такой чрезвычайно быстрый ростъ добычи, все же производительная способность копей оказывается далеко не исчерпанной. По даннымъ [1]) записки Антипова добывная способность одного только грушевскаго мѣсторожденія составляла не менѣе 25 мил. пуд. въ годъ. Мы видѣли, что въ цѣломъ рядѣ другихъ мѣсторожденій отводы не работали, слѣдовательно, общая сумма добывной способности копей во всей Области Войска Донского выражается значительно большими цыфрами. Такая напряженность добывной способности при ограниченности размѣровъ фактической добычи, конечно, подготовляла почву для перепроизводства.

Въ запискѣ Антипова мы находимъ нѣкоторую характеристику вопроса о рабочихъ, правда, очень небольшую, п. ч. и записка Антипова, и всѣ „Труды“ разбираемой нами комиссіи интересуются главнымъ образомъ вопросами рынка и его распространенія.

По характеристикѣ записки Антипова, горные рабочіе въ Области Войска Донского, въ количествѣ до 2.000 человѣкъ—народъ пришлый, главнымъ образомъ, изъ губерній Тамбовской, Тульской, Воронежской, Харьковской, Екатеринославской, Смоленской, Нижегородской и Калужской.

Работы на каменноугольныхъ и антрацитовыхъ копяхъ носили сезонный характеръ—съ 1-го октября по 1-е мая; затѣмъ эти горнорабочіе уходили на полевыя работы. Соціальная обстановка жизни рабочихъ была очень примитивна, жили они въ землянкахъ, „едва удовлетворяющихъ

[1]) Конечно, весьма приблизительнымъ.

своему назначенію. безпорядочно разбросанныхъ по всему руднику на протяженіи 8 верстъ".

Средняя заработная плата—90 коп. въ день, что авторъ записки считаетъ весьма хорошей заработной платой.

Само собою разумѣется, что при томъ характерѣ контингента горнорабочихъ въ Области Войска Донского, какой только что былъ нами описанъ, т. е. при полуземледѣльческомъ, сезонномъ характерѣ ихъ работъ на каменноугольныхъ и антрацитовыхъ предпріятіяхъ, при отсутствіи у нихъ чертъ профессіональнаго горнорабочаго и т. п., замѣчается много безпорядочнаго въ отношеніи между ними и нанимателями. Однимъ изъ выраженій этой безпорядочности является *сманиваніе* рабочихъ съ одного рудника на другой, которое, повидимому, въ то время составляло серьезное и коренное зло промышленной жизни тѣхъ мѣстъ. Въ архивѣ Выборнаго Донскихъ углепромышленниковъ Грушевско-Власовскаго района имѣется дѣло 1868 г. № 1, озаглавленное „о предупрежденіи рабочихъ не оставлять хозяевъ до окончанія расчета по условію, и о не-пріемѣ хозяевами рабочихъ безъ билетовъ".

Изъ этого дѣла видно слѣдующее.

Общество донскихъ углепромышленниковъ, въ собраніи 16 марта 1863 г., постановило, что рабочіе тогда только могутъ быть приняты шахтовладѣльцемъ для работы, когда они имѣютъ видъ на жительство и письменное удостовѣреніе отъ прежняго хозяина о прекращеніи отношеній найма и полученіи полнаго расчета. Промышленникъ, нанявшій артель рабочихъ безъ этого удостовѣренія, штрафуется въ пользу Общества донскихъ углепромышленниковъ въ размѣрѣ отъ 25 до 100 руб. серебромъ.

Выборный донскихъ углепромышенниковъ, въ своемъ къ нимъ обращеніи въ 1868 году. констатируетъ, что на практикѣ этотъ порядокъ не соблюдается и наемъ рабочихъ артелей происходитъ безъ истребованія у нихъ ви-

довъ на жительство и какихъ бы то ни было удостовѣреній о расчетѣ съ прежнимъ хозяиномъ, причемъ, по словамъ выборнаго, происходитъ слѣдующее:

„артель, нанявшись по условію къ одному изъ шахтохозяевъ и забравши подъ разными предлогами впередъ деньги, вдругъ безъ всякой причины оставляетъ пріусловленныя работы и наймается къ другому, отъ чего возникаютъ взаимныя жалобы—отъ хозяевъ о томъ, что рабочіе, забравши деньги, не отработали ихъ, а главное, не исполнили условія и преждевременно самовольно отошли; а рабочіе на то, что хозяинъ не возвращаетъ имъ паспортовъ и тѣмъ лишаетъ возможности зарабатывать деньги. Подобныя жалобы только утруждаютъ начальство, а между тѣмъ хозяева всегда терпятъ вопервыхъ оттого, что рабочіе, захвативши деньги, нерѣдко не возвращаютъ ихъ, вовторыхъ черезъ остановку отъ этого не можетъ исполнить своихъ подрядныхъ обязательствъ на поставку угля, или же долженъ при безвременномъ наймѣ рабочихъ переплатить высшую цѣну“.

Кромѣ этого, выборный донскихъ углепромышленниковъ вошелъ съ рапортомъ въ Управленіе Горною и Соляною частями Войска Донского съ просьбой предписать полицмейстеру Грушевскаго Горнаго Поселенія, „чтобы и онъ со своей стороны содѣйствовалъ къ пресѣченію несправедливыхъ дѣйствій со стороны рабочаго класса, разбиралъ желобы шахтохозяевъ, не дозволялъ бы произвольно, неисполнивши обязательствъ, оставлять хозяевъ“.

Управленіе Горною и Соляною частями въ Войскѣ Донскомъ исполнило эту просьбу, но вмѣстѣ съ тѣмъ предписало полицмейстеру Грушевскаго Горнаго Поселенія объявить шахтохозяевамъ, чтобы они не принимали къ себѣ на работы такихъ рабочихъ, которые не имѣютъ видовъ на жительство и заключали бы съ рабочими письменное условіе, безъ чего ихъ претензіи будутъ оставаться безъ послѣдствій.

Безпаспортность и внутренняя миграція рабочихъ еще очень долго составляли крупное зло рабочей жизни Донецкаго бассейна, несмотря на всякія предписанія начальства.

Упомянутое выше *Грушевское Горное Поселеніе* образовано по закону 3 октября 1867 г. при грушевскомъ антрацитовомъ рудникѣ. Ему были даны всѣ права города. Каждый желающій могъ зачислиться въ грушевское горное общество и въ такомъ случаѣ получалъ въ немъ безвозмездно мѣсто подъ усадьбу на правѣ полной собственности. Впослѣдстіи это поселеніе превратилось въ г. Александровскъ-Грушевскій.

Здѣсь мы встрѣчаемся съ интересной попыткой упорядоченія колонизаціи каменноугольнаго района, о чемъ впослѣдствіи такъ много заботились съѣзды горнопромышленниковъ юга Россіи.

Переходимъ теперь къ характеристикѣ *рынка сбыта* продуктовъ каменноугольной и антрацитовой промышленности Области Войска Донского во второй половинѣ 60-хъ годовъ прошлаго вѣка и къ характеристикѣ *средствъ транспортированія* ея продуктовъ, къ тѣмъ вопросамъ, которымъ записка Антипова удѣляетъ такъ много вниманія. По этимъ вопросамъ оффиціальный „Сборникъ“ Ученаго Корпуса Горныхъ Инженеровъ высказывается очень кратко слѣдующимъ образомъ: „главнѣйше антрацитъ употребляется для отапливанія зданій и разныхъ устройствъ въ краѣ и сосѣдственныхъ городахъ, а также частью для пароходства по Азовскому и Черному морямъ. На Волгу было отправлено около 300.000 п. антрацита“.

Болѣе подробное перечисленіе потребителей минеральнаго топлива Области Войска Донского, хотя, къ сожалѣнію, также безъ подробныхъ цыфровыхъ указаній, мы находимъ въ запискѣ Антипова. По его характеристикѣ, антрацитъ употребляется:

1) Для отапливанія зданій въ городахъ Новочеркасскѣ, Ростовѣ, Нахичевани, Таганрогѣ, Маріуполѣ, Бердянскѣ, Керчи и другихъ мѣстахъ по Азовскому и Черному морямъ,

а также для отапливанія нѣкоторыхъ зданій, находящихся въ Калачѣ и Царицынѣ, принадлежащихъ Обществу Царицынской желѣзной дороги;

2) Для мѣстнаго промышленнаго потребленія какъ-то: для молотилокъ, паровыхъ мельницъ, известковыхъ заводовъ и т. п.

3) Для пароходовъ Волго-Донскаго Общества, для нѣкоторыхъ пароходовъ Русскаго Общества Пароходства и Торговли, плавающихъ по Азовскому и Черному морямъ и для пароходовъ Общества „Кавказъ и Меркурій", плавающихъ по Каспійскому морю;

4) Для Грушевской желѣзной дороги и въ видѣ опыта для Одесско-Балтской желѣзной дороги и

5) Для выплавки чугуна въ Луганскомъ заводѣ и въ стале-пушечномъ заводѣ близъ города Перми.

Сверхъ того Грушевскій антрацитъ былъ отправляемъ:

1) Въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ для пароходовъ на рѣкѣ Сыръ Дарьѣ и въ Оренбургскій край.

2) На заводъ Шепелевыхъ, въ Муромскій уѣздъ, Нижегородской губерніи (въ 1867 г.—въ количествѣ 5.000 пуд.).

3) Въ Кіевъ на сахарные заводы гр. Бобринскаго (въ 1866 г.—въ количествѣ 12.000 пуд.).

4) Въ Елецъ, Орловской губерніи для чугунно-плавильнаго завода (въ 1867 г.—въ количествѣ 7.000 пуд.).

5) Въ Воронежъ, для опытовъ на желѣзной дорогѣ въ 1867 г.

Очевидно, тѣ потребители, которые перечислены въ послѣднихъ пяти пунктахъ—болѣе или менѣе случайные потребители грушевскаго антрацита. Но, къ сожалѣнію, въ работѣ Антипова не содержится исчерпывающей цифровой характеристики размѣровъ потребленія разныхъ группъ потребителей. Въ этомъ отношеніи обстоятельная, въ общемъ, записка подполковника Антипова уступаетъ работѣ Ле-Пле, который всетаки даетъ статистическую таблицу

полученія минеральнагс топлива Донецкаго Бассейна различными категоріями потребителей.

Однако, мы всетаки сдѣлаемъ попытку, на основаніи отдѣльныхъ цыфровыхъ указаній, разбросанныхъ въ запискѣ подполковника Антипова, дать нѣкоторое (очень приблизительное) цыфровое выраженіе размѣровъ потребленія различныхъ группъ потребителей.

Повидимому, наиболѣе значительнымъ по своимъ размѣрамъ потребленіемъ антрацита является потребленіе его[1]) для надобностей домашняго отопленія въ городахъ побережья Азовскаго и Чернаго морей, которое на основаніи исчисленій записки Антипова (стр. 68) можно опредѣлить въ размѣрѣ 2.600 000 пуд. приблизительно.

Затѣмъ идетъ потребленіе антрацита пароходами: Русскаго Общества Пароходства и Торговли—424.408 пуд., Волго-Донского Общества—483.733 пуд., Общества „Кавказъ и Меркурій" на Каспійскомъ морѣ—355.559 пуд., итого 1.263.700 пуд.

Двѣ эти категоріи потребителей даютъ въ суммѣ 3.863.000 пудовъ и составляютъ основное ядро потребленія грушевскаго антрацита. Можно вспомнить. на основаніи предыдущаго изложенія, что эти двѣ категоріи потребителей играли крупную роль въ самомъ началѣ развитія донецкой антрацитовой промышленности.

Желѣзнодорожное потребленіе играло, сравнительно, небольшую роль—во всякомъ случаѣ, значительно меньше той исключительной роли, которая потомъ принадлежала желѣзнымъ дорогамъ въ исторіи донецкой каменноугольной промышленности. Во второй половинѣ 60-хъ годовъ желѣзныя дороги потребляли минеральное топливо Донецкаго Бассейна въ слѣдующихъ размѣрахъ: Царицынская жел. дор.—

---

[1]) Мы имѣемъ ввиду здѣсь *учтенное* потребленіе, т. е. тѣ случаи, когда удавалось опредѣлить подлинные размѣры потребленія по отношенію къ отдѣльнымъ категоріямъ потребителей.

37.100 пуд. (стр. 91 записки подполковника Антипова[1]). Одесско-Балтская жел. дор.— 1000 пуд. ввидѣ опыта (id.[2]), Воронежско-Ростовская (Грушевская) жел. дор. на 1-мъ участкѣ — 172.000 пуд. (стр. 117 записки[3]). Слѣдовательно, общая сумма желѣзнодорожнаго потребленія донецкаго антрацита не превышала 210.000 пудовъ.

Наконецъ, потребленіе донецкаго антрацита Луганскимъ заводомъ составляла, по свидѣтельству записки 40.000 п. Такимъ образомъ, общая сумма учтеннаго потребленія донецкаго антрацита выражается цыфрой 4.113.000 пудовъ, изъ нихъ значительно болѣе половины — 2.600.000 пудовъ — приходится на долю домашняго отопленія.

Остается неучтеннымъ значительная категорія промышленнаго потребленія — для молотилокъ, паровыхъ мельницъ, известковыхъ заводовъ и т. п. Повидимому, потребленіе этой категоріи потребителей донецкаго антрацита выражается крупными цыфрами, т. к. учтенное потребленіе антрацита, какъ это было показано выше, выразилось цифрой 4.113.000 пудовъ, а вся добыча антрацита въ 1866 году выразилась значительно бо́льшей цыфрой — 10.095.990 пудовъ. Впрочемъ, несомнѣнно, что извѣстная, можетъ быть, даже очень значительная часть этого остатка представляла собою запасъ, лежащій въ рудничныхъ складахъ, п. ч. большіе остатки антрацита — обычное явленіе въ донецкой антрацитовой промышленности.

[1]) Антрацитъ употреблялся только „въ механическомъ заведеніи для дѣйствія паровой машины, для отопленія мастерскихъ, для 6 кузнечныхъ горновъ и 1 вагранки" (стр. 91 записки). До 1866 года дорога отапливалась сплошь антрацитомъ, потомъ перешла на дровяное отопленіе, а съ 1868 года опять перешла на антрацитъ (однако, лишь частично).

[2]) Въ то же время Одесско-Балтская желѣзная дорога потребляла 1,2 мил. пуд. англійскаго угля.

[3]) Въ эту цифру входитъ также нѣкоторое, неуказанное въ запискѣ, количество антрацита, израсходованнаго Новочеркасскимъ водопроводомъ. Врядъ ли это количество можетъ быть значительнымъ.

Намъ остается, для характеристики положенія донецкой антрацитовой промышленности во второй половинѣ 60-хъ годовъ, представить картину *транспортныхъ средствъ* того времени.

Во время составленія записки подполковника Антипова, для перевозки антрацита отъ мѣстъ добычи его въ мѣста потребленія служили слѣдующія средства: 1) фуры, 2) каботажныя суда, 3) баржи, буксируемыя пароходами, и 4) желѣзныя дороги. Перевозка антрацита на фурахъ, какъ и во времена Ле-Пле, являлась основнымъ транспортнымъ средствомъ. Достаточно сказать, что весь антрацитъ, потребляемый въ городахъ для домашняго отопленія, доставлялся туда на фурахъ. Луганскій заводъ также получалъ свои 40.000 пуд. антрацита на фурахъ.

Перевозкой антрацита на фурахъ занимались какъ спеціалисты—фурщики, такъ и прочіе жители края, въ свободное отъ полевыхъ работъ время. Вотъ какъ описываетъ записка подполковника Антипова эту перевозку донецкаго антрацита на фурахъ:

Съ рѣки Волги каждогодно въ іюнѣ и іюлѣ мѣсяцахъ жители губерній Астраханской и Саратовской изъ уѣздовъ Черноярскаго, Царицинскаго и Камышинскаго везутъ на фурахъ огромное количество рыбы (тарань, судакъ, лещь, сельдь) въ губерніи: Кіевскую, Курскую, Полтавскую, Харьковскую и другія съ ними сосѣдственныя.

Оттуда волжскія фуры берутъ сахаръ, косметическіе тавары и другіе грузы и везутъ ихъ въ города Ростовъ и Таганрогъ. Изъ этихъ городовъ фуры возвращаются домой на Волгу и такъ какъ обратныхъ цѣнныхъ грузовъ (сахару, бакалейныхъ товаровъ) бываетъ недостаточно, то они заходятъ на Грушевку, берутъ антрацитъ и везутъ его до г. Царицына по Войску Донскому чрезъ станицы Екатерининскую, Нижне-Чирскую, Пятіизбянскую и Голубинскую. Число такихъ фуръ—ежегодно около 10 т. Количество взя-

таго фурами груза не превышало ежегодно цыфры 500 т. пуд., и то при самыхъ благопріятныхъ для этого условіяхъ, къ числу которыхъ относятся большой уловъ рыбы на Волгѣ, малый уловъ рыбы на Дону и малое требованіе перевозки грузовъ на Волгу изъ Ростова и Таганрога.

Кромѣ волжскихъ фуръ, въ августѣ и сентябрѣ мѣсяцахъ ежегодно проходило въ то время чрезъ землю Войска Донского въ порты Азовскаго моря, Ростовъ и Таганрогъ до 200 т. фуръ съ хлѣбомъ изъ губерній Тамбовской, Саратовской, Воронежской, Харьковской и Екатеринославской.

При обратномъ слѣдованіи, они везли домой донскую и азовскую рыбу и крымскую соль, а также брали изъ Таганрога: рожки, деревянное масло и т. п.; фуры же, возвращающіяся въ западныя губерніи, брали желѣзо изъ Ростова. Но при этомъ однако нѣкоторыя фуры по неимѣнію обратныхъ грузовъ шли пустыми. Антрацитъ для нихъ не составлялъ важнаго предмета для перевозки, потому что лѣса въ этихъ губерніяхъ не дошли еще въ то время до такой степени истребленія, чтобы употребленіе перевозимаго на фурахъ грушевскаго антрацита было выгодно.

Таково было состояніе фурнаго промысла въ концѣ 60-хъ годовъ прошлаго вѣка. Въ запискѣ подполковника Антипова приводятся цыфры стоимости провоза антрацита на фурахъ, а именно:

1. Отъ грушевскихъ шахтъ до станцій жел. дороги	0,33	коп. съ пуда.
2. Отъ Грушевки до Новочеркасска	$2^1/_2$	„ „ „
3. „ „ „ Ростова . .	4	„ „ „
4. „ „ „ Таганрога .	7	„ „ „
5. „ „ „ Царицына .	10—15	„ „ „

Однако, эти цыфры подвергаются большимъ колебаніямъ. Какъ говорится въ запискѣ подполк. Антипова

„предъ началомъ лѣтнихъ работъ, когда рабочія руки свободны, корма для скота хороши и время сухое, тогда фуры

въ краѣ бываютъ чрезвычайны дешевы и цѣна за перевозку антрацита стоитъ иногда на третью часть ниже той, которая выше показана. За то во время перевозки осенью къ портамъ Азовскаго моря хлѣба, при дурномъ состояніи погоды, отзывающейся самымъ чувствительнымъ образомъ на дороги, и при дороговизнѣ корма для скота, цѣны на перевозку антрацита на фурахъ утроиваются и даже нерѣдко случается, что и совсѣмъ не бываетъ фуръ".

Заканчивая свою характеристику фурной перевозки антрацита, записка устанавливаетъ совершенно правильный прогнозъ, что строящаяся въ то время Воронежско--Ростовская жел. дорога окажетъ на фурный промыселъ большое вліяніе и сократитъ число фуръ, приходящихъ къ Азовскому морю. Въ этомъ вопросѣ подполковникъ Антиповъ, имѣвшій возможность воочію наблюдать желѣзныя дороги на югѣ Россіи, стоитъ гораздо выше Ле-Пле, съ его апоѳеозомъ фурнаго промысла и русской телѣги [1]).

Исчезновеніе фуры предъ лицомъ желѣзной дороги было полнымъ и окончательнымъ. Въ архивѣ выборнаго донскихъ промышленниковъ находится дѣло 1870 года № 1 „по жалобѣ углепромышленниковъ на стѣснительныя дѣйствія управленія желѣзной дороги въ перевозкѣ съ шахтъ угля". Мы впослѣдстіи еще вернемся къ этому интересному дѣлу, пока же по интересующему насъ въ настоящее время вопросу отмѣтимъ, что имѣющаяся въ указанномъ дѣлѣ копія докладной записки углепромышленниковъ Войска Донского Министру Путей Сообщенія отъ 28 февраля 1871 года т. о. рисуетъ положеніе дѣла:

„Съ устройствомъ дороги фура постепенно стала уменьшаться и наконецъ осталось ея столько, сколько необходимо для подвозки угля къ Грушевскому и Атюктинскому вокзаламъ. Исчезнувшая фура, боясь конкурренціи желѣзной дороги, вновь не возвращалась".

---

[1]) По характеристикѣ Ле-Пле (стр. 362) русская телѣга соединяетъ „величайшую простоту съ замѣчательнымъ остроуміемъ".

Перевозка антрацита „на каботажныхъ судахъ“, какъ объяснено въ запискѣ подполковника Антипова, происходитъ ввидѣ а) перевозки антрацита въ ходкахъ по Дону до Калача б) въ формѣ собственно каботажнаго судоходства по Азовскому и Черному морямъ.

Лодки, курсировавшія въ то время съ грузами антрацита по извилистому устью Дона, съ множествомъ отмелей по немъ—перевозили всего около 30.000 пуд. груза и, конечно, не могли играть роли серьезнаго транспортнаго средства.

Азовскій каботажъ, по количсству перевозимыхъ на немъ грузовъ антрацита, повидимому, имѣлъ болѣе серьезное значеніе (хотя число грузовъ точно не указано въ запискѣ подполк. Антипова), но записка эта выдвигаетъ такія возраженія противъ значенія этого транспортнаго средства: суда эти, въ преобладающемъ большинствѣ случаевъ, ветхи, страхованіе ихъ не мыслимо и рискъ отправленія грузовъ на нихъ весьма великъ. Въ очень близкомъ будущемъ, по предположенію записки, потребуется возобновить цѣлую треть этого каботажнаго флота. Между тѣмъ, если этотъ флотъ былъ недостаточенъ и въ то время для перевозки существующихъ грузовъ, то съ проектированнымъ въ то время проведеніемъ желѣзной дороги къ Азовскому морю этотъ чрезвычайно старый флотъ окажется недостаточнымъ, придется построить „множество судовъ въ замѣнъ старыхъ, негодныхъ, и снабдить эти суда новобранцами, никогда, не видавшими моря“, (стр. 72 записки Антипова):

Перевозки антрацита на баржахъ буксирными пароходами по рѣкѣ Дону производились въ то время лишь Волго-Донскимъ Обществомъ, причемъ въ навигацію перевозилось около 1.5 милл. пуд. груза. Фрахтъ подвержденъ рѣзкимъ колебаніямъ, въ среднемъ очень высокъ и количество груза не можетъ быть сколько-нибудь замѣтно

увеличено. Перевозки антрацита по Волгѣ отъ Царицына до Астрахани уже практиковалась въ то время, причемъ расходы перевозки (съ нагрузкой, выгрузкой, пошлиной, мусоромъ и т. д.) выражались небольшой, сравнительно, цыфрой $3^1/_2$ коп. сер. съ пуда.

Желѣзнодорожная перевозка антрацита въ то время производилась Грушевской желѣзной дорогой, отъ Грушевки до Аксая. При наличныхъ перевозныхъ средствахъ дорога перевозила до 7 милл. пуд. антрацита, по цѣнѣ $1^3/_4$ коп. съ нагрузкой и выгрузкой (собственно тарифъ составлялъ $^1/_{40}$ съ пуда и версты). Царицынская жел. дор. обладала провозной способностью въ размѣрахъ 7 милл. пуд. въ годъ, по тарифу около $^1/_{30}$ коп. съ пуда и версты.

Нашу характеристику положенія грушевской антрацитопромышленности въ концѣ 60-хъ годовъ слѣдуетъ закончить описаніемъ тѣхъ видовъ топлива, которые въ то время конкуррировали на рынкѣ съ грушевскимъ антрацитомъ: это—*сосновые дрова и иностранный каменный уголь.*

Какъ и въ наше время, учетъ потребленія дровъ для домашняго и промышленнаго отопленія во второй половинѣ 60-хъ годовъ отличался чрезвычайно большой приблизительностью, и въ запискѣ подполковника Антипова по этому вопросу мы находимъ свѣдѣнія, не охватывающія многихъ серьезныхъ рынковъ топлива и въ большинствѣ случаевъ основывающіяся не на цыфрахъ дѣйствительнаго потребленія дровяного топлива, а на приблизительномъ исчисленіи, по расчету того теоретически выведеннаго количества дровъ на одного жителя, которое въ запискѣ подполковника Антипова принимается въ размѣрѣ 1.7 однополѣнной сажени (аршинной мѣрѣ) на 1 жителя. Средняя цѣна этихъ дровъ въ приволжскихъ городахъ выведена въ запискѣ подполковника Антипова въ размѣрѣ 4 р. 73 к.

саж., а общее потребленіе ихъ въ приволжскихъ городахъ —302.940 саж.

Записка подполк. Антипова не могла привести подобнаго же исчисленія по отношенію къ городамъ южной Россіи, п. ч. тамъ потреблялись какъ дрова, такъ и антрацитъ и уголь въ количествахъ, не поддававшихся въ то время учету въ сколько-нибудь точныхъ величинахъ.

Потребленіе дровъ пароходами на Волгѣ и по Каспійскому морю въ запискѣ подполк. Антипова опредѣлено на основаніи очень приблизительныхъ и гадательныхъ расчетовъ въ размѣрѣ 521.780 сажень. Наконецъ, паровозы Волго-Донецкой жел. дороги въ 1867 году расходовали 7.379 саж. дровъ, при средней ихъ цѣнѣ по 4 руб. 55 коп. за сажень.

Всѣ эти цыфры и расчеты годового потребленія дровъ имѣютъ весьма приблизительное значеніе, и очень не точны. Гораздо большей точностью отличаются данныя о потребленіи иностраннаго, именно англійскаго угля. Въ томъ районѣ, на которое распространялось вліяніе грушевскаго антрацита, потребленіе англійскаго минеральнаго топлива выражалось такими цыфрами:

1. Изъ отчета Русскаго Общества пароходства и торговли за 1866 г. видно, что пароходами этого Общества было употреблено въ этомъ году пуд., преимущественно кардиффскаго каменнаго угля . . . . . 4.170.079 пуд.

2. Изъ отчета отдѣленія коммерческаго Совѣта о торговлѣ Одесскаго порта видно, что въ Одесскій портъ[1]) было привезено англійскаго каменнаго угля:

[1]) Потребленіе другихъ пунктовъ южно-морского побережья значительно уступало Одесскому рынку. Такъ по даннымъ записки, представленной комиссіи депутатомъ Новороссійскаго и Бессарабскаго губернатора полковникомъ Гурьевымъ, въ Керчь было привезено иностраннаго угля 200.000 пуд. и русскаго антрацита 571.817 пуд.

въ 1865 году . . . . . 5.449.411 „
„ 1866 „ . . . . . 4.719.674 „

3. По свѣдѣніямъ, доставленнымъ Управленіемъ Одесско-Балтской жел. дор. видно, что потребленіе англійскаго угля составляло 1.260.000 пуд., но съ увеличеніемъ движенія присоединеніемъ вѣтви до Тирасполя, а также продолженіемъ линіи отъ Балты до Елизаветграда, предполагалось потреблять ньюкастльскаго каменнаго угля . . . . . 2.400.000 „

Совершенно справедливо записка подполковника Антипова останавливается съ особымъ вниманіемъ на черноморско-азовскомъ рынкѣ донецкаго антрацита и англійскаго угля и при этомъ, конечно, ставитъ на очередь тотъ вопросъ, который былъ поставленъ впервые еще Ле-Пле— вопросъ объ условіяхъ конкурренціи грушевскаго антрацита и англійскаго угля. Интересно при этомъ, что записка подполковника Антипова приходитъ къ заключенію о возможности конкурренціи этихъ видовъ топлива при существовавшихъ въ то время условіяхъ, какъ это видно изъ слѣдующаго мѣста записки (стр. 118):

„По свѣдѣніямъ, полученнымъ отъ углепромышленника г. Кошкина, видно, что кардиффскій уголь продавался въ Одессѣ, количествомъ не менѣе 25 тыс. пуд., въ маѣ текущаго года по 25 коп. сер., и Ньюкастльскій по 21 коп. По этимъ цѣнамъ и выведеннымъ изъ опыта даннымъ выходитъ, что 68 пуд. антрацита замѣняютъ 100 пуд. Ньюкастльскаго угля и 80 пуд. антрацита замѣняютъ 100 пуд. кардиффскаго угля, цѣна же антрацита въ Одессѣ, при которой онъ можетъ въ этомъ городѣ замѣнять англійскій каменный уголь, опредѣляется отъ 30,1 коп. до 30,9 коп. сер. за пудъ“.

Между тѣмъ по свѣдѣніямъ, помѣщеннымъ въ таблицѣ на стр. 78 записки подполковника Антипова видно, что рыночныя цѣны грушевскаго антрацита въ Одессѣ стояли ниже этихъ цыфръ, выражаясь въ 1866 г.—29¼ коп., а въ 1867 г.—28 коп., спускаясь при желѣзнодорожныхъ и

казенныхъ поставкахъ до 20 и даже 19½ коп. за пудъ.

Понятно, что въ виду всего этого записка подполковника Антипова не только не поднимаетъ вопроса о наложеніи пошлины на англійскій уголь, но даже приходитъ къ заключенію, что „конкурренція ему англійскаго угля не опасна“ (стр. 121).

Оцѣнивая правильность этихъ расчетовъ и соображеній, можно высказать слѣдующее. Повидимому, заключеніе записки подполковника Антипова представляется нѣсколько смѣлымъ въ отношеніи его фактическаго, цыфрового обоснованія. Если взять цѣны грушевскаго антрацита въ Одессѣ въ 1866 г. и 1867 г. то выведенныя Антиповымъ соотношенія подтверждаются этими цыфрами, какъ это было отмѣчено выше. Но если взять цѣну грушевскаго антрацита на Одесскомъ рынкѣ годомъ раньше, въ 1865 году, то эта цѣна будетъ уже гораздо выше—34 коп. съ пуда, т. е. значительно выше той нормы, при которой, по заключенію подполковника Антипова, возможна конкурренція донецкаго антрацита съ англійскимъ углемъ на одесскомъ рынкѣ. Разумѣется, при такихъ серьезныхъ колебаніяхъ цѣнъ грушевскаго антрацита на протяженіи двухъ смежныхъ лѣтъ нельзя строить выводы о возможности конкурренціи этихъ двухъ видовъ топлива на сопоставленіи цѣнъ болѣе или менѣе случайно выбранныхъ годовъ.

Надо однако замѣтить, что Высочайше учрежденная комиссія при Управленіи Горною и Соляною частями въ землѣ Войска Донского для распространенія донского антрацита на на рѣкѣ Волгѣ и въ разныхъ мѣстахъ южной Россіи, гдѣ разсматривалась записка подполковника Антипова, также не упоминаетъ о наложеніи пошлины въ числѣ тѣхъ мѣръ, которыя комиссія приняла къ своему разсмотрѣнію. Комиссія говоритъ о проведеніи новыхъ желѣзнодорожныхъ линій, объ обязательномъ примѣненіи русскаго антрацита въ правительственныхъ и субсидируемыхъ пра-

вительствомъ учрежденіяхъ, объ устройствѣ горнорабочаго класса на югѣ Россіи, о дозволеніи выдавать ссуды подъ антрацитъ изъ конторъ Государственнаго Банка, о принятіи антрацита въ залогъ при казенныхъ подрядахъ и поставкахъ и о нѣк. другихъ, очевидно, расчитывая на значительное пониженіе цѣны антрацита въ связи съ этими мѣрами.

Слѣдуетъ отмѣтить, что названная комиссія не поставила на свое обсужденіе одну изъ чрезвычайно интересныхъ мѣръ къ удешевленію русскаго антрацита въ Одессѣ, изложенную въ упомянутой запискѣ Гурьева— это *развитіе каботажа на Азовскомъ морѣ для перевозки донецкаго минеральнаго топлива.*

Глава третья. Положеніе промышленности въ періодъ желѣзнодорожнаго строительства на югѣ Россіи.

Общая характеристика.

Для характеристики развитія добычи минеральнаго топлива Донецкаго Басейна за интересующій насъ періодъ времени, въ сопоставленіи съ данными за предыдущіе годы, характеризующими добычу минеральнаго топлива и въ другихъ районахъ мы воспользуемся нижеслѣдующей таблицей, напечатанной въ концѣ т. I „Историко-статистическаго обзора промышленности Россіи.“

ГОДА	Уральскій бассейнъ	Подмосковный бассейнъ	Кіево-Елисаветградскій бассейнъ	Донецкій бассейнъ	Кузнецкій бассейнъ	Киргизская степь.
		П	У	Д	Ы	
1855	440,015	—	—	4.500,000	—	—
1856	437,597	—	—	3.800.000	—	—
1857	313,256	—	—	4.500,000	—	—
1858	662,779	659,000	—	4.500,000	81,549	—
1859	246,574	570,000	—	2.800,000	27,221	—
1860	408,061	631,250	—	6.009,456	55,000	185,120
1861	442,453	1.134,785	—	10.204,618	230,745	166,151
1862	294,446	740,040	—	7.050,871	145,600	237,395
1863	726,134	1.318,893	—	6.410,218	227,140	363,287
1864	1.163,039	1.842,491	—	7.019,356	229,755	126,933
1865	766,179	1.371,283	—	9.829,014	267,220	202,203
1866	526,690	1.624,675	—	13.780,452	274,542	189,877
1867	561,502	2.342,688	—	9.298,957	249,998	268,978
1868	323,645	2.967,334	102,982	7.877,307	188,167	384,435
1869	604,214	3.425,875	90,540	13.376,237	215,816	316,058
1870	387,436	5.078,543	—	15.647,090	350,000	477,899
1871	832,405	8.677,399	1.000,000	20.461,182	228,000	481,436
1872	683,043	9.048,096	910,436	36.348,969	280,160	614,730
1873	972,627	9.200,000	1 600,000	37.619,585	315,757	496,404
1874	1.223,327	14.819,213	1.365,251	34.989,154	355,192	671,963
1875	1.278,892	23.658,606	1.093,110	51.436,763	256,450	832,464
1876	1.075,567	20.677,346	1.453,478	58.452,533	294,976	872,623
1877	1.343,063	18.520,980	221,513	48.911,518	354,800	1.219,172
1878	1.669,170	25.468,084	329,135	69.070,990	378,566	1.000,500
1879	4.085,668	28.590,276	363,969	76.498,579	385,290	1.040,150
1880	7.217,391	25.117,759	534,357	86.347,334	484,650	1.240,003

[1]) Въ томъ числѣ 280.000 пуд. антрацита добыто въ Олонецкой губерніи.

Таблица № 6.

Приморская Область Восточной Сибири	Туркестанскій край	Кавказъ	Царство Польское		Всего
			Казенныя копи	Частныя копи	
	П	у	д	ы	
—	—	100,000	2.811,630	1.642,355	9.494,002
—	—	100,000	3.543,013	1.161,751	9.042,361
—	—	100,000	4.230,096	1.334,450	10.477,802
—	—	100,000	4.570,318	2.735,980	13.409,628
258,240	—	100,000	6.904,042	3.192,605	14.098,682
133,000	—	100,000	7.196,559	3.591,380	18.209,826
147,750	—	200,700	7.049,510	3.879,317	23.456,029
365,615	—	170,060	6.900.790	5.179,317	21,084,134
611,214	—	147,320	7.303,497	4.755,400	21.863,103
164,184	—	140,000	6.974,367	6.762,000	24.422,125
8,429	—	144,983	5.654,931	5.088,000	23.332,242
23,302	—	144,170	6.281,697	4.912,713	27.758,118
179,125	—	140,000	6.739,795	6.915,172	26.696,215
333,880	--	138,000	6.680,674	8.539,730	27.636,154
209,179	134,500	315,000	6.498,703	11.729,755	36.915,877
123.230	75,000	197,941	6.275.537	13.803,941	42.416,617
295,894	75,000	192,941	5.805,749	12.604,546	50.654,552
102,090	97,400	191,080	5.810,483	12.278.435	66.364,922
118,570	403,710	215,978	3.039,537	17.455,895	71.438,063
181,010	473,744	183,000	3.925,386	20.625,397	78,812,637
95,898	415.000	377,145	4.857,852	20.045,887	104.348,067
122,166	348,932	333,000	4.023,807	23.644,600	111.299,028
352,060	527,090	308,804	15,064	38.346,190	110.120,254
39,100	425,190	332,620	—	55.320,947	154.054,302
170,150	373,429	379,850	—	67.250,652	178.238,013
501,907	305,208	387,318	—	78.448,947	200.034,003 [1]

Таблица [1]) показываетъ, что въ срединѣ пятидесятыхъ годовъ прошлаго вѣка производительность Донецкаго и Домбровскаго Бассейновъ выражалась, приблизительно, одинаковыми цыфрами. Съ начала 70-хъ г.г. добыча минеральнаго топлива Донецкаго Бассейна начинаетъ замѣтно перегонять развитіе производительности Домбровскаго Бассейна и къ 1880 году, конечному году нашей таблицы, по размѣрамъ добычи Донецкій Бассейнъ занимаетъ первое мѣсто, давая около 43% обще-имперской добычи минеральнаго топлива.

Обращаясь къ разсмотрѣнію годовыхъ колебаній добычи минеральнаго топлива Донецкаго Бассейна, можно отмѣтить слѣдующее:

Какъ уже было показано выше, крымская война обнаружила съ одной стороны, всю важность для страны грушевскаго антрацита (составлявшаго въ то время главную массу добываемаго на югѣ Россіи минеральнаго топлива), а съ другой стороны—полную невозможность для Грушевскаго района развивать свою добычу при тѣхъ стѣснительныхъ нормахъ, которыя дѣйствовали тогда въ антрацитовой промышленности Области Войска Донского. Въ результатѣ—изданіе въ 1856 и 1857 гг. новыхъ правилъ о грушевской антрацитопромышленности, оживленіе дѣлъ на Грушевкѣ, поднятіе цѣнъ и развитіе добычи.

Въ числѣ мѣръ къ развитію донецкой антрацитовой промышленнности можно упомянуть о Высочайше утвержденномъ 3 іюля 1861 года Положеніи Военнаго Совѣта объ устройствѣ, на частныя средетва, образцовой копи, по проекту, составленному правительствомъ, съ правитель-

[1]) Таблица эта, составленная А. П. Кеппеномъ, приложена къ его статьѣ „Горная и соляная промышленность", напечатанной въ т. I указаннаго „Обзора" См. въ приложеніи замѣчанія объ источникахъ нашихъ свѣдѣній по горной статистикѣ.

ственной преміей, съ разными льготами и т. п. Однако, дѣло это не получило осуществленія.

Промышленность, получившая стимулъ къ развитію въ видѣ новыхъ правилъ 1856 и 1857 гг., однако, была сильно стѣснена ограниченностью транспортныхъ средствъ того времени и связанной съ этимъ ограниченностью сбыта и, очевидно, этимъ объясняются эти рѣзкіе переходы отъ повышенія къ пониженію, которыми отмѣчены въ нашей таблицѣ 1859—1862 гг.

Въ дальнѣйшемъ развитіи каменноугольной промышленности Донецкаго Бассейна обращаетъ на себя вниманіе колебанія добычи 1865—1869 гг., что А. П. Кеппенъ ставитъ въ связь съ закономъ 8 марта 1864 года о горномъ промыслѣ въ Области Войска Донского. Основные пункты этого закона сводятся къ слѣдующему: а) къ занятію горнымъ промысломъ въ Области Войска Донского допускаются лица какъ войскового, такъ и не-войскового происхожденія; б) предоставляется владѣльцамъ недвижимыхъ на Дону имѣній, а равно станичнымъ обществамъ, полное право собственности на нѣдра ихъ земель, съ правомъ допускать для разработки минеральныхъ богатствъ въ этихъ земляхъ всѣхъ постороннихъ лицъ по добровольнымъ условіямъ съ владѣльцами; в) пошлина въ пользу войска за право добычи угля въ земляхъ войсковыхъ понижается съ $^1/_2$ коп. до $^1/_4$ коп. съ пуда, причемъ эта пошлина не взимается съ угля, добываемаго на земляхъ станичныхъ и владѣльческихъ; 4) дозволяется отводить изъ войсковыхъ земель подъ рудники площади значительныхъ размѣровъ (отъ $^1/_4$ до 1 кв. версты), достаточныя для организаціи правильнаго горнаго хозяйства; 5) учреждается въ Области Войска Донского, подъ главнымъ надзоромъ Военнаго Министерства и подъ непосредственнымъ вѣдѣніемъ наказнаго атамана. Горное Управленіе, причемъ вся область по надзору за горнымъ промысломъ была раздѣлена на

пять горныхъ округовъ, съ назначеніемъ въ каждый изъ нихъ окружнаго горнаго инженера.

Въ томъ же 1864 году, по мысли геолога академика Г. П. Гельмерсена было рѣшено заняться систематическимъ изученіемъ каменноугольныхъ богатствъ Донецкаго Бассейна, въ результатъ чего, на основаніи работъ Желтоножкина, Васильева, Тихонова и бр. Носовыхъ, послѣ пятилѣтнихъ изслѣдованій, были изданы двѣ большія пластовыя одноверстныя карты Донецкаго Бассейна, на основаніи которыхъ были изданы двѣ трехверстныя карты (для Области Войска Донского и Екатеринославской губерніи) и наконецъ общая сводная десятиверстная карта Донецкаго Бассейна подъ ред. Г. П. Гельмерсена[1]).

Только что учрежденное въ Области Войска Донского Горное Управленіе въ слѣдующемъ же году послѣ своего учрежденія, а именно въ 1865 году, издало новыя правила, касающіяся производства горнаго промысла въ Области Войска Донского, а именно: объ огражденіи при горныхъ работахъ личной и общественной безопасности; о соблюденіи въ земляхъ войсковыхъ правильностей въ разработкѣ полезныхъ ископаемыхъ; о раздачѣ промышленникамъ участковъ, заключающихъ въ себѣ антрацитъ и каменный уголь, отмежеванныхъ въ собственность войска.

Врядъ ли можно думать, что эти правила, касающіяся правильности и безопасности работъ, соблюдались сколько нибудь пунктуально. По крайней мѣрѣ А. П. Кеппенъ упоминаетъ въ своемъ цитируемомъ нами трудѣ существованіе такихъ крестьянскихъ разработокъ, которыя „допускаются горною администраціею по снисходительности къ положенію владѣльцевъ, для которыхъ онѣ представляютъ зачастую единственный источникъ существованія“.

Несомнѣнно, большое значеніе для развитія добычи грушевскаго антрацита имѣла организація общественнаго

[1]) А. П. Кеппенъ, цит. соч. стр. 29.

водоотлива. По описанію А. П. Кеппена, въ концѣ 1864 года работы на Грушевскомъ рудникѣ находились въ самомъ бѣдственномъ положеніи. Число добывающихъ уголь шахтъ, по причинѣ сильнаго притока воды, постепенно уменьшалось. Существовавшій на рудникѣ способъ отливки воды, посредствомъ бадей, приводимыхъ въ движеніе конными воротами, оказался уже не соотвѣтствующимъ своей цѣли, т. ч. Грушевскому руднику грозила явная опасность отъ залитія шахтъ водою.

Ввиду этого, Горное Управленіе въ 1865 г. исходатайствовало разрѣшеніе у правительства: изъ собираемой войсковой пошлины съ каменнаго угля составить особый капиталъ, предназначенный для устройства на Грушевскихъ копяхъ водоотлива и вообще на улучшеніе и развитіе горнаго промысла въ техническомъ отношеніи.

Вслѣдствіе этого въ концѣ 1865 г., было приступлено къ устройству войскового водоотлива; на частныхъ же антрацитовыхъ рудникахъ въ концѣ 1866 года находилось уже 6 паровыхъ водоотливныхъ машинъ.

Вѣроятно, въ связи со всѣми этими мѣропріятіями, подъ вліяніемъ несомнѣнно существовавшаго рыночнаго спроса, развитіе донецкой каменноугольной промышленности въ теченіе перваго пятнадцатилѣтія приведеной таблицы—фактъ несомнѣнный, хотя это развитіе, выражаясь въ ростъ среднихъ величинъ, сопровождалось колебаніями весьма значительной амплитуды, какъ это видно изъ слѣд. таблички.

Таблица № 7.

Пятилѣтія	Средняя добыча за пятилѣтіе	Колебанія по годамъ minimum	maximum
	п у	д о	в ъ
1855—1859 г.г. . . .	4.020.000	2.800.000	4.500.000
1860—1864 „ . . .	7.338.903	6.009.456	10.204.618
1865—1869 „ . . .	10.832.393	7.877.307	13.780.452

Такъ порывисто развивалась донецкая каменноугольная промышленность въ интересующій насъ періодъ времени. Облегчительныя мѣры конца 50-хъ годовъ, несомнѣнно, сказались на развитіи промышленности ввидѣ возрастанія добычи въ началѣ 60-хъ годовъ. Затѣмъ, законъ 8 марта 1864 г. и организація общественнаго водоотлива на грушевскихъ копяхъ въ 1865 году, несомнѣнно, чрезвычайно сильно отразились на развитіе добычи: по исчисленіямъ А. П. Кеппена. въ 1864 году добыто было антрацита всего 3.632.000 пудовъ, а послѣ изданія этихъ законовъ производительность мѣстныхъ копей значительно развивается и составляетъ: въ 1865 году—5.725.000 пудовъ, а въ 1866 году—свыше 10 милліоновъ пудовъ.

И этотъ періодъ подъема смѣняется очень быстро противоположнымъ ему періодомъ упадка добычи: потенціальная производительная способность Донецкаго Бассейна очень велика и очень быстро отзывается на всякіе акты экономической политики ввидѣ соотвѣтственнаго развитія своей добычи—но ограниченіе рынка и недостаточность транспортныхъ средствъ быстро и рѣшительно ставитъ предѣлъ этому развитію добычи—и въ результатѣ паденіе цѣнъ и выработки.

Такъ продолжалось дѣло до конца 60-хъ годовъ, когда начался періодъ усиленнаго желѣзнодорожнаго строительства на югѣ Россіи, поставившаго донецкую каменноугольную промышленность въ иныя условія сбыта и развитія ея производительныхъ силъ.

Надо впрочемъ замѣтить, что какъ видно изъ таблицы, помѣщенной въ началѣ этой главѣ, поривистость и неравномѣрность характеризовали развитіе добычи и другихъ раіоновъ Имперіи; какъ видно изъ воспоминаній А. А. Ауэрбаха. и другіе каменноугольные районы (напр. Подмосковный) стали ареной грюндерской работы капитала.

Періодъ усиленной постройки желѣзныхъ дорогъ на

югѣ Россіи охватываетъ 10-ти лѣтній промежутокъ времени, съ конца 60-хъ годовъ до конца 70-хъ годовъ, а именно: Казлово-Воронжеско-Ростовская (1868—1871 г.г.), Курско-Харьково-Азовская (1869 г.); Харьково-Николаевская (1870—1873 г.г.); Константиновская (1872 г.) Лозово-Севастопольская (1873 г.); Ростово-Владикавказская (1875 г.). Фастовская (1876 г.) и, наконецъ, Донецкая каменноугольная (1878 г.)[1]).

По авторительному свидѣтельству современниковъ, А. П. Кеппена и А. Ф. Мевіуса, это усиленное желѣзнодорожное строительство вызвало въ Донецкомъ Бассейнѣ своеобразную „каменноугольную горячку, охватившую весь Донецкій Бассейнъ съ чрезвычайной силой".[2]) А. Ф. Мевіусъ описываетъ это время такимъ образомъ:

> „Основываясь на однихъ чисто научныхъ и не всегда вѣрныхъ указаніяхъ, рѣдко руководимые точными предварительными изслѣдованіями, не соображаясь съ мѣстными особенностями страны и расчитывая на баснословныя блага отъ проэктированной тогда еще только Азовской дороги—къ намъ на югъ налетѣло множество мотыльковъ—предпринимателей, кто со своимъ, а кто и съ чужимъ капиталами и, бросившись съ азартомъ въ угольное дѣло, обожгли на немъ свои легкія крылышки или, говоря вульгарнымъ языкомъ, понесли огромные убытки, разорились и большою частью прекратили свою дѣятельность"[3]).

А. Ф. Мевіусъ приводитъ мартирологъ этихъ „мотыльковъ": сюда относится предпріятія де-Траншера, Дессемона,

---

[1]) А. П. Кеппенъ, цит. соч. стр. 31.

[2]) „Обзоръ постепеннаго развитія горнаго промысла на югѣ Россіи" А. Ф. Мевіуса см. Южно-Русскій горный листокъ 15 іюля 1880 года.

[3]) А. А. Ауэрбахъ говоритъ въ своихъ воспоминаніяхъ (см. его „Воспоминанія о началѣ развитія каменноугольной промышленности въ Россіи"), что эта каменноугольная горячка представляла въ то время явленіе не-мѣстное, и, будучи связана съ постройкою желѣзнодорожныхъ линій отъ Москвы къ югу, выразилась въ большомъ вниманіи капиталистовъ (русскихъ и заграничныхъ) не только къ Донецкому Бассейну, но также къ Подмосковному каменноугольному району, и даже къ этому послѣднему въ большой степени, чѣмъ къ первому.

Армана и Задлера, Петра Гельмерсена, Энгельгардта, а равно компаніи: Калиновская, Селезневская, Голубовская, Петромарьевская и нѣк. др.[1]).

„Каменноугольная горячка", усилившая предложеніе топлива, конечно, создала паденіе рыночныхъ цѣнъ его, что А. Ф. Мевіусъ поясняетъ такой справкой о цѣнахъ по поставкамъ топлива Азовской желѣзн. дорогѣ: эта дорога въ 1870 году платила за уголь по 18 коп. за пудъ, въ 1871 г.— по 16 коп., въ 1872 г.—по 12 коп., въ 1874 г.—9,5 коп., 1876 г.—по 9 коп. за пудъ[3]).

---

[1]) Одновременно съ этимъ А. Ф. Мевіусъ перечисляетъ и тѣ предпріятія, которыя по тѣмъ или инымъ условіямъ (гл. образомъ благодаря отношеніямъ къ желѣзной дорогѣ) уцѣлѣли при этомъ сильномъ крушеніи многихъ предпріятій Донецкаго Бассейна. Къ числу такихъ уцѣлѣвшихъ предпріятій относятся: а) П. І. Губонина, копи котораго расположены на самой линіи Донецкой жел. дор., при ст. Марьевка; б) А. Н. Булацеля, имѣвшаго значительныя поставки на Воронежской жел. дор. в) А. В. Шейермана, взявшаго въ компаніи съ Н. Н. Летуновскимъ весьма удачно въ аренду отличные угли Щербиновскихъ крестьянъ.

Кромѣ того, А. Ф. Мевіусъ перечисляетъ новыя предпріятія, возникшія въ связи съ проведеніемъ желѣзныхъ дорогъ: 1) И. Г. Илловайскаго, развившаго въ 1880 году добычу въ 5 мил. пуд. и соединеннаго вѣткою съ Азовскою жел. дор. 2) Корсунская копь Южно-Русскаго О-ва, поставляющая уголь Азовской жел. дор. и 3) Кураховская компанія.

[3]) Аналогичныя цыфры приводитъ проф. М. Н. Соболевъ („Таможенная политика Россіи", стр. 510) на основаніи докладной записки уполномоченныхъ VII Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи, а именно: на Курско-Харьково-Азовской жел. дор. за 1872—1881 г. пониженіе съ 16 до 8,5 коп., на Лозово-Севастопольской—съ 17 до 11 коп., на Харьково-Николаевской жел. дор. съ 17 до 12¼ коп., на Московско-Курской—съ 19 до 17 коп., на Варшавско-Вѣнской—съ 7,6 коп. до 6,5 коп. Эти цыфры М. Н. Соболевъ приводитъ съ оговоркой: „оставляемъ, конечно эти цыфры на совѣсти записки". Не подлежитъ никакому сомнѣнію, что несовершенства статистики цѣнъ того времени и специфически-практическія цѣли авторовъ записки дѣлаютъ вполнѣ умѣстнымъ сомнѣніе о степени достовѣрности этихъ цыфръ. Но съ другой стороны тотъ характеръ эволюціи денецкой каменноугольной промышленности, который только что былъ нами представленъ, позволяетъ намъ утверждать, что, несомнѣнно, объективныя условія промышленности въ данномъ случаѣ создавали сильную тенденцію къ пониженію цѣнъ, и, зная масштабъ измѣненія размѣровъ добычи въ то время, можно думать, что страшная порывистость въ развитіи добычи имѣла своимъ неизбѣжнымъ дополненіемъ такое же движеніе цѣнъ на топливо. Тѣ же цѣны приведены въ ст. Н. С. Авдакова въ № 49 „Южно-Русскаго Горнаго Листка" за 1882 г.

Конечно, въ результатѣ такихъ колебаній получилась вполнѣ понятная реакція. По словамъ А. Ф. Мевіуса:

> „какъ неизбѣжное послѣдствіе столь крупныхъ неудачъ, явилась реакція, и общественное мнѣніе начало относиться къ угольнымъ предпріятіямъ не только съ большою осторожностью, но даже и съ недовѣріемъ“.

Интересно отмѣтить, что эта смѣна рыночной коньюнктуры отразилась также въ области *арендныхъ, горно-земельныхъ отношеній*.

Земское обслѣдованіе Славяносербскаго уѣзда показало, что только 4 шахтовладѣльца этого уѣзда производили (въ 80-хъ годахъ прошлаго вѣка) работы на собственной землѣ; остальные 12 рудниковъ арендовали поверхность и нѣдра у частныхъ лицъ и у крестьянскихъ обществъ, съ платой или подесятинно, или же съ выработаннаго угля (отъ $^1/_4$ до $^1/_2$ коп.), причемъ условія этой аренды были очень разнообразны, варьируя въ зависимости отъ размѣровъ участка, отъ принадлежности его частному лицу или крестьянскому обществу и т. д. Во время угольной горячки, когда каменноугольная промышленность сулила, казалось, блестящія перспективы, каменноугольныя аренды, по словамъ земскихъ статистиковъ, изслѣдовавшихъ Славяносербскій уѣздъ, отличались сравнительно высокими цѣнами, особенно на крестьянскихъ земляхъ (гдѣ арендныя цѣны были вообще выше, чѣмъ на частновладѣльческихъ земляхъ). „Въ то время“, говоритъ земскій сборникъ по Славяносербскому уѣзду (стр. 333), „г. Золотаревъ даже приписывается къ обществу въ качествѣ члена его, чтобы только получить право разработки нѣдръ“.

Но съ начала 80-хъ годовъ, подъ вліяніемъ дѣйствія пониженной рыночной коньюнктуры, капиталисты стали съ большой осторожностью относиться къ угольному дѣлу, и

въ связи съ этимъ замѣчается паденіе арендныхъ цѣнъ и вмѣстѣ съ тѣмъ удлинненіе сроковъ аренды[1]).

Таково вліяніе желѣзнодорожнаго строительства на южную каменноугольную промышленность въ ея цѣломъ. Но кромѣ этого общаго вліянія отдѣльные районы Донецкаго Бассейна были поставлены не въ одинаковыя условія съ проведеніемъ желѣзнодорожныхъ путей. Съ интересующей насъ точки зрѣнія можно намѣтить три такихъ района; 1) антрацитовый районъ, районъ восточной части Донецкаго Бассейна, завершившій свое оборудованіе желѣзнодорожной сѣтью къ началу семидесятыхъ годовъ. Въ этомъ районѣ главнѣйшія затрудненія желѣзнодорожнаго характера состояли не въ недостаткѣ желѣзныхъ дорогъ, а въ ихъ недостаточной пропускной и провозной способности и въ царящихъ на нихъ непорядкахъ; 2) каменноугольный районъ, западная часть Донецкаго Бассейна, которая съ 1871 года была раздѣлена на два округа: первый округъ—входящій въ районъ дѣйствія Курско-Харьково-Азовской ж. д. и второй округъ, еще только дожидавшійся проведенія желѣзной дороги, именно, Донецкой каменноугольной, пропроведенной лишь къ концу интересующаго насъ періода (70-хъ годовъ прошлаго вѣка). И если группа копей перваго округа была поставлена предъ лицомъ затрудненій

---

[1]) Нѣсколько забѣгая впередъ, мы должны сказать, что вопросъ объ арендныхъ и горно-земельныхъ отношеніяхъ пріобрѣлъ свое значеніе и свою особую остроту значительно позднѣе, въ наше время, когда начали приходить къ окончанію сроки аренды земли для многихъ промышленныхъ предпріятій и крестьянскія общества, имѣя предъ собою уже вполнѣ готовыя, оборудованныя, работающія предпріятія съ большимъ фиксированнымъ капиталомъ предъявили обществамъ, расположеннымъ на ихъ землѣ, значительно повышенныя арендныя условія при возобновленіи арендъ. Въ связи съ этимъ стали возникать на Съѣздахъ горнопромышленниковъ юга Россіи проекты принудительнаго правительственнаго регулированія горно-арендныхъ отношеній.

Въ тѣ же времена, о которыхъ мы сейчасъ говоримъ, вопросъ о нѣдрахъ, объ арендѣ нѣдръ и т. п. ни въ какой мѣрѣ не былъ острымъ вопросомъ, и углепромышленники той эпохи на своихъ Съѣздахъ совершенно не поднимали этого вопроса.

желѣзнодорожнаго характера, состоящихъ въ недостаточной пропускной и провозной способности, то копи второго горнаго округа западной части Донецкаго Бассейна испытывали крайнія затрудненія просто отъ отсутствія желѣзной дороги.

Это создало первый случай *антагонизма* между отдѣльными группами копей Донецкаго Бассейна.

Въ своей первой рѣчи на первомъ Съѣздѣ горнопромышленниковъ юга Россіи въ 1874 г. П. Н. Горловъ т. о. охарактеризовалъ этотъ вопросъ:

„Слухи о близкомъ сооруженіи Донецкой желѣзной дороги повели къ основанію каменноугольныхъ копей близь будущей линіи... Каменноугольныя копи, расположенныя на линіяхъ уже готовыхъ желѣзныхъ дорогъ, находясь въ благопріяныхъ условіяхъ относительно мѣста сбыта и пріобрѣтенія рабочихъ рукъ, получили возможность понизить продажную стоимость горючаго и тѣмъ, само собою разумѣется, нанесли тяжелый ударъ рудникамъ, находящимся въ менѣе благопріятномъ положеніи. Такимъ образомъ, копи Голубовской котловины-Орѣхово, Голубовка, Петромарьевка—стали лицомъ къ лицу съ множествомъ экономическихъ затрудненій. Та же участь постигла Селезневку, Краснополье и другіе рудники на предположенной Донецкой линіи, находящіеся пока въ дальнемъ разстояніи отъ существующихъ желѣзныхъ путей".

О томъ, въ какихъ невѣроятныхъ размѣрахъ происходили здѣсь колебанія добычи, говоритъ А. П. Кеппенъ въ своемъ цитированномъ выше сочиненіи (стр. 33):

„Особенно неблагопріятно повліялъ наступившій кризисъ на каменноугольныя копи 2 округа западной части Донецкаго бассейна, отдаленныя отъ существовавшихъ тогда желѣзнодорожныхъ линій. Непомѣрно увеличившіяся цѣны угля вызвали здѣсь возрастаніе добычи угля съ 2.700.000 пудовъ, полученныхъ въ 1871 г., сразу до 9.635.000 пудовъ въ 1872 году. Когда же цѣны на уголь пали, то и добыча каменнаго угля въ этомъ округѣ сократилась до прежнихъ

своихъ размѣровъ, и въ 1874 г. уже составляла не болѣе 2.746.000 пудовъ".

Общая статистическая характеристика развитія добычи минеральнаго топлива Донецкаго Бассейна въ семидесятыхъ годахъ прошлаго вѣка представлена въ слѣдующей таблицѣ:

Таблица № 7.

Пятилѣтія	Средняя за пятилѣтіе	Колебанія по годамъ minimum	maximum
	п	у д	ы
1870—1874 г. . . .	29.013.196	15.647.090	37.619.585
1875—1879 „ . . .	60.874.076	48.911.518	76.498.579

Если сравнить ростъ средней (по пятилѣтіямъ) добычи минеральнаго топлива Донецкаго Бассейна за четверть вѣка 1855—1879 г.г., получимъ слѣдующую таблицу.

Таблица № 8.

ГОДЫ	Средняя добыча за пятилѣтіе мил. пуд.	Если первую цыфру принять за 100.	Процентъ прироста смежныхъ пятилѣтій
1855—1859 г.г. . . .	4,02	100	—
1860—1864 „ . . .	7,34	182	+ 82%
1865—1869 „ . . .	10,83	269	+ 47%
1870—1874 „ . . .	29,01	721	+167%
1875—1879 „ . . .	60,87	1.514	+109%

Изображенный на таблицѣ рядъ возрастающихъ цыфръ имѣетъ свои особенности. Несмотря на то, что на основаніи этихъ цыфръ возрастаніе добычи минеральнаго топлива Донецкаго Бассейна представляется непрерывнымъ и достаточно интенсивнымъ, все же можно отмѣтить, что первое пятилѣтіе 70-хъ годовъ отмѣчено особенно интенсивнымъ возрастаніемъ средней годовой добычи. Это—тотъ періодъ, когда закончилась постройка главнѣйшихъ магистралей, обслуживающихъ Донецкій Бассейнъ.

Далѣе, можно, пожалуй, подмѣтить нѣкоторую, если можно такъ выразиться, *цикличность* приведенныхъ четы-

рехъ цыфръ послѣдней графы. Средняя годовая добыча перваго пятилѣтія 60-хъ годовъ даетъ большой приростъ —82%, но приростъ слѣдующаго пятилѣтія значительно ниже—47%. Средняя слѣдующаго затѣмъ пятилѣтія (1870—1874 г.г.) даетъ опять большой приростъ—167%, но въ слѣдующее пятилѣтіе средняя добыча опять обнаруживаетъ значительно замедленный приростъ -всего 109%. Такъ и эти цыфры свидѣтельствуютъ о неровности развитія добычи Донецкаго Бассейна.

Впрочемъ, необходимо отмѣтить, что пониженіе средней цыфры добычи въ послѣднее пятилѣтіе должно отражать на себѣ вліяніе русско-турецкой войны, уменьшившей спросъ на топливо въ порты Чернаго моря (вслѣдствіе уменьшенія судоходства), а также затруднившей передвиженіе каменноугольныхъ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ.

Весьма значительное измѣненіе, внесенное въ донецкую каменноугольную промышленность развитіемъ желѣзнодорожной сѣти—это *измѣненіе соотношенія между количествомъ добываемаго каменнаго угля и антрацита въ пользу перваго изъ нихъ*. Мы видѣли, что на зарѣ развитія донецкой каменноугольной промышленности, во времена Ле-Пле, въ 1839 году соотношеніе между добычей угля и антрацита выражалось такими цыфрами: было добыто каменнаго угля 855.400 пуд., антрацита 21.200 пуд.

Благодаря развитію Черноморскаго побережья и географическому положенію грушевской антрацитовой промышленности, соотношеніе между этими двумя видами горючаго измѣнилось въ 40-хъ годахъ прошлаго вѣка въ пользу антрацита, и для 1850 года въ трудѣ Ле-Пле мы находимъ такія цыфры добычи каменнаго угля и антрацита: добыто каменнаго угля—3.339.476 пуд. антрацита—10.265.890 пуд.

Приблизительно, такое соотношеніе продолжалось вплоть

до второй половины 70-хъ годовъ, какъ это видно изъ слѣдующей таблицы.

Таблица № 9.

Годы	Добыто Каменнаго угля	Добыто Антрацита
	Пудовъ	
1874 . . .	11.275.091	23.714.063
1875 . . .	25.708.031	25.728.782
1876 . . .	25.178.066	33.274.467
1877 . . .	26.120.536	22.790.982
1878 . . .	40.959.229	28.111,761
1879 . . .	46.954.775	29.543.804

Каменный уголь, не имѣвшій возможности ни на фурахъ, ни по водѣ проникнуть къ промышленнымъ потребителямъ минеральнаго топлива, вышелъ на рынокъ съ проведеніемъ желѣзныхъ дорогъ, давшихъ ему новое могучее транспортное средство. Къ этому вопросу мы возвратимся нѣсколько ниже, при характеристикѣ рынка сбыта того времени.

Но была и еще одна причина обнаружившагося въ 70-хъ годахъ преобладанія каменнаго угля надъ антрацитомъ, и эта причина также связана съ желѣзными дорогами.

Дѣло въ томъ, что въ то время желѣзныя дороги были не только средствами перевозки минеральнаго топлива, но являясь значительнѣйшими потребительницами его, сами по себѣ служили для него рынкомъ (см. объ этомъ ниже). Для отопленія паровозовъ употреблялся и до сихъ поръ употребляется именно каменный уголь,а не антрацитъ, т. к., по выраженію А. П. Кеппена, „топка антрацита была признана слишкомъ разрушительною для локомотивовъ“. Эта задача не разрѣшена и до сихъ поръ.

Нѣсколько забѣгая впередъ, скажемъ, что событія послѣдняго времени совершенно опредѣленно показали, что въ настоящее время желѣзныя дороги, какъ потребители топлива, не являются вершительницами судебъ отдѣльныхъ отраслей донецкой каменноугольной промышленности въ той степени, какъ въ 70-хъ годахъ прошлаго вѣка.

И въ эту эпоху, и въ теченіи весьма значительнаго послѣдующаго періода развитія донецкой каменноугольной промышленности желѣзныя дороги (а впослѣдствіи и металлургическіе заводы) являлись крупнѣйшими потребителями минеральнаго топлива, и именно каменнаго угля, а не антрацита. Это, конечно, весьма сильно выдвигало значеніе каменнаго угля на рынкѣ, способствовало преимущественному развитію именно каменноугольной промышленности и, въ частности — въ исторіи Съѣздовъ горнопромышленниковъ юга Россіи — выдвигало значеніе на Съѣздахъ именно этой отрасли промышленности, придавая Съѣздамъ т. ск. „каменноугольный" характеръ.

По мѣрѣ, того, какъ росли размѣры добычи Донецкаго Бассейна, расширялся его рынокъ и кругъ его кліентовъ, включая такихъ постоянно-работающихъ потребителей, какъ желѣзныя дороги, естественно, долженъ былъ измѣниться самый характеръ промышленныхъ предпріятій. Каменноугольное предпріятіе, работающее на желѣзную дорогу, фабрику или заводъ не должно ставить своего кліента въ рискованное положеніе не регулярностью своихъ работъ. Въ своей работѣ каменноугольныя предпріятія должны были избѣгать несовершенствъ, связанныхъ съ не раціональной, кустарной поставкой дѣла.

Большой потребитель, предъявляющій постоянный спросъ на топливо вызываетъ необходимость технически-совершенной организаціи каменноугольнаго предпріятія, а такая организація подъ силу только крупному предпріятію.

Наши источники не даютъ возможности представить ис-

черпывающую цыфровую характеристику вопроса о технической организаціи каменноугольныхъ предпріятій того времени. Но современникъ донецкой каменноугольной промышленности конца 70-хъ годовъ, А. Ф. Мевіусъ приводитъ такую характеристику этого вопроса:

„Если подраздѣлить всѣ наши существующія копи на три разряда и отнести къ первому изъ нихъ тѣ, которыя въ годъ добываютъ не менѣе 3 мил. пуд., ко второму—добывающія въ годъ не менѣе 500 т. пуд., и къ третьему—всѣ остальныя, то за исключеніемъ копей по Воронежской дорогѣ къ первому разряду придется отнести 7 копей, ко второму 31 и къ третьему—66, а всего 104 угольныхъ копи, кромѣ грушевскихъ. Въ числѣ первыхъ семи копей находятся такія, которыя добываютъ въ годъ отъ 6—8 мил. пуд.; а между малыми числятся за то отчасти и такія, которыхъ годовая добыча не превышаетъ 50 т. пуд. и которыхъ существованіе поддерживаетъ исключительно лишь удовлетвореніе ограниченной мѣстной потребности. За то во второмъ разрядѣ значатся такія копи, которыхъ дѣятельность далеко не достигла предѣла назначеннаго для ихъ развитія и которыя, подобно большимъ копямъ, работаютъ на значительной глубинѣ, употребляютъ частію паровыя машины и вообще отличаются хорошимъ современнымъ устройствомъ“.

Повторяемъ, за неимѣніемъ статистическихъ данныхъ нельзя дать цыфровую характеристику *техническихъ* успѣховъ промышленности того времени, но эти успѣхи достаточно очевидно выступаютъ изъ описаній современниковъ.

Мы только что привели отзывъ по этому вопросу А. Ф. Мевіуса, у котораго передъ глазами разыгрывались всѣ эти событія. Другой очевидецъ А. П. Кеппенъ, также свидѣтельствуетъ (въ своей статьѣ въ „Историко-Статистическомъ обзорѣ“), что „многія копи стали работать правильно и совершенно по европейски“. Иславинъ въ своемъ „Обзорѣ каменноугольной и желѣзодѣлательной промышленности Донецкаго кряжа“ даетъ описанія цѣлаго ряда руд-

никовъ Донецкаго Бассейна, большинство которыхъ явились результатомъ новѣйшей эволюціи Донецкаго Бассейна и сравнивая успѣхи техники на протяженіи всего трехъ лѣтъ (1871—1874 г.г.) приходитъ по этому вопросу къ такимъ заключеніямъ:

„Устроено въ эти послѣдніе годы нѣсколько капитальныхъ рудниковъ, гдѣ работы производятся по правиламъ горной техники и съ болѣе современнымъ приспособленіемъ; такъ ручные вороты, которые еще 3 года тому назадъ были въ повсемѣстномъ употребленіи, замѣнены теперь въ рудникахъ большею частью паровыми двигателями, не говоря о конныхъ приводахъ, которые стали уже вещью обыкновенной, тогда какъ три года еще тому назадъ шахто-хозяинъ съ нѣкоторою гордостью указывалъ на свой конный воротъ, какъ на великій шагъ къ усовершенствованію; во вторыхъ введеніе правильныхъ рудничныхъ разработокъ постепенно вытѣсняется, и дѣлается даже невыгоднымъ прежній хищническій, крестьянскій способъ добыванія угля изъ мелкихъ шахтъ; а вслѣдствіе большого углубленія копей и возможности, при значительныхъ матеріальныхъ средствахъ, производить добычу и ниже уровня воды, вынимается теперь уголь лучшаго качества—кусковый а не тотъ мелкій, землистый уголь, который до того времени появлялся на свѣтъ дневной, и такъ портилъ репутацію Донецкаго менноугольнаго кряжа; въ третихъ частные предприниматели, для устройства правильныхъ работъ на своихъ копяхъ, не могутъ уже довольствоваться случайными, недоучившимися штейгерами, знакомыми лишь съ рутинными пріемами горнаго искусства, а принуждены обращаться къ содѣйствію горныхъ инженеровъ, чрезъ что выиграло не только самое дѣло, но и сосѣдніе владѣльцы копей имѣютъ постоянно передъ собой достойный подражанія примѣръ; а рабочіе бросаютъ прежній хищническій обычай и мало по малу усваиваютъ себѣ лучшіе современные способы обработки“.

Теперь крупныя предпріятія являются уже не такъ, какъ прежде единичными полуфилантропическими предпріятіями стараго типа (какъ напр., копь кн. Воронцова); нѣтъ, они возникаютъ подъ вліяніемъ требованій рынка и успѣшно

борятся на рынкѣ съ мелкими предпріятіями, какъ о томъ свидѣтельствуетъ споръ крупныхъ и мелкихъ предпріятій на Съѣздахъ горнопромышленниковъ юга Россіи (о чемъ см. ниже).

Для того, чтобы наглядно представить себѣ ту колоссальную перемѣну, которая произошла въ донецкой каменноугольной промышленности въ интересующемъ насъ вопросѣ, можно сравнить два статистическихъ изданія, характеризующія: одно—положеніе донецкой каменноугольной промышленности во второй половинѣ 60-хъ годовъ, другое—ту же промышленность въ концѣ 70-хъ годовъ. Это—„Сборникъ статистическихъ свѣдѣній по горной части на 1867 г.“ (изд. Ученаго Комитета корпуса Горныхъ Инженеровъ) и съ другой стороны—сборникъ, составленный секретаремъ Горнаго Ученаго Комитета К. Скальковскимъ, подъ заглавіемъ „Горнозаводская производительность Россіи въ 1878 году“.

Во второй половинѣ 60-хъ годовъ Сборникъ Ученаго Комитета не насчитываетъ *ни одного* предпріятія съ добычею въ 1 мил. пуд. Наиболѣе крупными (и отчасти наиболѣе совершенными въ техническомъ отношеніи) предпріятіями были въ это время: казенныя Лисичанская копь (251 тыс. пуд.) и Софіевская копь при Петровскомъ заводѣ (201 тыс. пуд.), затѣмъ Александровская копь кн. Ливена (181 тыс. пуд.) и Голубовская копь—501 тыс. пуд. Затѣмъ, *общая* добыча Никитовской и Щербиновской копей показана въ 1 мил. пудовъ.

Совершенно иную картину представляетъ Донецкій Бассейнъ въ концѣ 70-хъ годовъ.

Изъ числа антрацитовыхъ предпріятій мы находимъ немного крупныхъ. Въ 1878 году такихъ числилось: 1) Русское Общество Пароходства и Торговли, съ добычей 5.17 мил. пуд., что далеко не исчерпывало его добывной способности. Рудникъ обслуживалъ предпріятія О-ва и былъ

прекрасно по тому времени оборудованъ какъ въ техническомъ, такъ и въ другихъ отношеніяхъ. 2) Азовская угольная компаніи—англійскаго акціонернаго общества, пріобрѣвшаго рудникъ отъ горн. инженера Антипова. Производительность рудника въ 1878 г.—1,22 мил. пудовъ. 3) рудникъ Панченко, съ производительностью 1,71 мил. пудовъ.

Чаще встрѣчались крупныя предпріятія среди каменноугольной промышленности Донецкаго Бассейна. Здѣсь прежде всего слѣдуетъ назвать: 1) три копи Новороссійскаго О-ва (Смоляниновская, Ливенская и Семеновская), съ добычей 8,3 милл. пуд. (въ 1878 г.). Каменный уголь употребляется для заводскаго дѣйствія, затѣмъ—на отопленіе паровозовъ Константиновской и Харьково-Николаевской желѣзныхъ дорогъ и на сахарные заводы. Болѣе подробное описаніе завода и рудниковъ Новороссійскаго О-ва приведено ниже; 2) рудн. есаула Илловайскаго, съ производительностью 4,34 милл. пуд. Была сдѣлана попытка поставки кокса этого рудника на Пермскій сталелитейный заводъ; 3 и 4) два болѣе мелкихъ рудника также въ Области Войска Донского, съ производительностью каменнаго угля: Рубинштейна—1,12 мил. пуд. и Рыковской—1,15 мил. пуд.; 5) Корсунская копь О-ва Южно-Русской каменноугольной промышленности. Рудникъ устроенъ на землѣ крестьянъ села Желѣзнаго, „устроенъ весьма раціонально и прочно и, по своимъ техническимъ приспособленіямъ, едва ли не долженъ быть поставленъ на первомъ планѣ“ [1]). Уголь этой копи шелъ на желѣзныя дороги; 6) Петровскій рудн., на землѣ крестьянъ Щербиновскихъ хуторовъ, арендованъ въ 1872 г. бывшимъ докторомъ Лисичанскаго завода г. Шейерманомъ вмѣстѣ съ горнымъ начальникомъ Луган-

[1]) См. В. Иславинъ „Обзоръ каменноугольной и желѣзодѣлательной промышленности Донецкаго кряжа“. „Горный Журналъ“ 1875 г. т. I. Перечень фирмъ Донецкаго Бассейна, съ означеніемъ ихъ добычи въ 1878 г., см. въ приложеніи.

скаго завода Летуновскимъ. Производительность рудника въ 1878 г. показана въ размѣрѣ 2,17 милл. пуд. Главные потребители—желѣзн. дор., пароходство и нѣк. др. Рудникъ раціонально оборудованъ въ техническомъ отношеніи и хорошо поставленъ съ коммерческой стороны; 7) рудн. Французскаго Горнаго и промышленнаго Общества, пріобрѣтенъ въ маѣ 1873 г. отъ землевладѣльца Шабельскаго. Производительность рудника въ 1878 г.—1,94 милл. пуд. Рудникъ оборудованъ совершенно по европейски и поставленъ на широкую ногу, т. ч. вызываетъ даже осторожное замѣчаніе г. Иславина: „Все это учрежденія, конечно, весьма полезныя, но по обширнымъ размѣрамъ своимъ поневолѣ заставляющія призадуматься"; 8—12) рудники съ производительностью не ниже милліона пудовъ: Рутченковская (2,5 милл. пуд.), Прохоровская (2,5 милл. пуд.), Новая Южно-Русская копь (2,06 милл. пуд.), Марьевская (1,02 милл. пуд.), Успенская (Булацеля)—1,05 милл. пуд.

Мы привели этотъ перечень лишь для того, чтобы отмѣтить, какъ крупнѣли предпріятія на протяженіи десяти лѣтъ усиленнаго желѣзнодорожнаго строительства на югѣ Россіи. Въ общемъ получается, что изъ 69,07 милл. пуд. добычи каменнаго угля и антрацита въ Донецкомъ Бассейнѣ въ 1878 г., на долю крупныхъ фирмъ, съ добычей свыше 1 милл. пуд. приходится **40,5 милл. пуд.**, въ томъ числѣ 24,38 милл. пуд. добыто въ предпріятіяхъ, принадлежащихъ восьми обществамъ и компаніямъ, тогда какъ въ концѣ шестидесятыхъ годовъ не было иныхъ предпріятій, кромѣ единоличныхъ.

Разумѣется, эти цыфры свидѣтельствуютъ о томъ, что крупная промышленность къ тому времени сдѣлала весьма значительные успѣхи, что обусловливалось, какъ уже было отмѣчено выше, ея большей пригодностью для удовлетворенія тѣхъ новыхъ задачъ, которыя встали передъ Донец-

кой каменноугольной промышленностью вмѣстѣ съ проведеніемъ желѣзныхъ дорогъ.

И надо замѣтить, что, несомнѣнно, въ связи съ этимъ симпатіи органовъ правительства складывались въ сторону, благопріятную именно крупной промышленности. Не случайнымъ представляется то обстоятельство, что на III Съѣздѣ углепромышленниковъ юга Россіи въ 1878 г. представитель правительства, окружный инженеръ Е. Н. Таскинъ, нашелъ взможнымъ сдѣлать слѣдующее заявленіе:

> „Какъ представитель правительства, я могу заявить, что серьезные рудники не могутъ не заслуживать большаго вниманія, чѣмъ рудники, ведущіе, какъ выражаются, дѣло крестьянскимъ способомъ“.

Необходимо отмѣтить глубокое, коренное различіе между тѣми измѣненіями, которыя испытала грушевская антрацитовая промышленность въ 40-хъ годахъ и донецкая каменноугольная промышленность въ 70 годахъ прошлаго вѣка. И въ томъ, и въ другомъ случаѣ подъ вліяніемъ расширившагося спроса мы находимъ расширеніе добычи; и въ томъ, и въ другомъ случаѣ это расширеніе добычи совершается не по прямой восходящей линіи, а порывисто, съ чередованіемъ періодовъ развитія добычи съ періодами упадка. Но въ то время, какъ развитіе добычи грушевскаго антрацита почти не сопровождалось никакими явленіями, характеризующими качественное измѣненіе промышленности—мы находимъ совершенно иную картину при расширеніи донецкой каменноугольной промышленности въ 70-хъ годахъ прошлаго вѣка. По отношенію къ этой промышленности мы не только констатируемъ сильное возрастаніе добычи, но и рядъ явленій иного порядка: ростъ крупныхъ предпріятій, успѣхи техники, антагонизмъ районовъ. И, конечно, эта разница создается тѣмъ, что въ 70-хъ годахъ измѣненія вызывались тѣмъ факторомъ, котораго не было въ 40-хъ годахъ—желѣзными до-

рогами, являвшимися и транспортнымъ средствомъ, и крупнѣйшими потребителями, предъявлявшими регулярный и концентрированный спросъ на топливо, что должно было создать у производителей стремленіе къ регулярной и концентрированной добычѣ.

Къ сожалѣнію, методологическая сторона нашего статистическаго матеріала [1]) лишаетъ насъ возможности дать исчерпывающее цыфровое выраженіе интересующаго насъ явленія—роста крупныхъ предпріятій въ донецкой каменноугольной промышленности.

Теперь перейдемъ къ характеристикѣ *рынка и потребителей донецкаго топлива* за интересующій насъ періодъ времени. Конечно, нельзя думать, что въ самомъ началѣ развитія донецкой каменноугольной промышленности современнаго типа мы будемъ располагать достаточными статистическими матеріалами для надлежащаго освѣщенія этого вопроса.

Статистическіе матеріалы, дающіе характеристику рынка сбыта донецкаго топлива, появились прежде всего ввидѣ отчетовъ „комиссіи выборныхъ" Съѣздовъ горнопромышленниковъ юга Россіи. Первый такой отчетъ былъ представленъ комиссіей выборныхъ пятому Съѣзду горнопромышленниковъ юга Россіи и обнимаетъ періодъ времени съ іюля 1879 г. по сентябрь 1880 года; однако, этотъ отчетъ совершенно не затрагиваетъ перевозокъ минеральнаго топлива изъ восточной части Донецкаго бассейна, и этотъ недостатокъ, продолжавшійся вплоть до 1903 года, составляетъ существенное препятствіе для полученія цѣльной характеристики рынка донецкаго минеральнаго топлива.

Однако, несмотря на указанный недостатокъ, наши источники все же оставляютъ возможность представить характеристику даннаго вопроса, можетъ быть, не столь пол-

---

[1]) См. въ приложеніи.

ную и подробную, какъ это хотѣлось бы и какъ этого заслуживала самая серьезность темы.

Вопросъ о желѣзнодорожныхъ перевозкахъ минеральнаго топлива Донецкаго бассейна, въ ихъ соотношеніи съ добычей его, представленъ въ нижеслѣдующей таблицѣ [1]):

Таблица № 10.

ГОДЫ	Добыто	Перевезено по желѣзнымъ дорогамъ: ВСЕГО	Въ томъ числѣ: Козл.-Вор.-Рост. ж. д	Кур.-Харьк. Азов. ж. д.	Конст. ж. д.
	П У	Д	О	В	Ъ
1874 г. . .	34.989.154	31.031.408	15.165.000	11.500.278	4.366.130
1875 „ . .	51.436.763	36.700.633	18.510.000	12.277.073	5.913.560
1876 „ . .	58.452.533	38.275.223	20.328.000	12.144.963	5.802.260
1877 „ . .	48.911.518	33.599.000	16.732.000	10.967.000	5.900.000
1878 „ . .	69.070.990	52.069.000	25.673.000	18.430.000	7.966.000

Если представить ту же самую таблицу въ относительныхъ величинахъ, получимъ слѣдующее:

Таблица № 11.

	Отношеніе ж. д. перевозки къ добычѣ % %	Процентное отношеніе къ общей суммѣ перевозокъ: Козл.-Вор.-Рост. ж. д.	Курско-Харьк.-Азов. ж. д.	Константин. ж. д.
1874. . .	88	49	37	14
1875. . .	71	50	33	17
1876. . .	65	53	32	15
1877. . .	68	50	33	17
1878. . .	75	49	35	16

Соотношеніе между желѣзнодорожнымъ вывозомъ и добычей обнаруживаетъ гораздо меньше устойчивости (можетъ быть, не безъ вліянія событій русско-турецкой войны), чѣмъ соотношенія между желѣзнодорожными перевозками по отдѣльнымъ дорогамъ, которыя, въ общемъ, обнаруживаютъ очень замѣтную устойчивость: около половины перевозокъ падаетъ на Козлово-Воронежско-Ростовскую ж. д.,

[1]) Данныя этой таблицы заимствованы: свѣдѣнія о добычѣ—изъ таблицъ А. П. Кеппена въ „Историко-Статистическомъ обзорѣ": данныя о перевозкахъ—изъ статьи Н. С. Авдакова „Желѣзная и каменноугольная промышленность въ Россіи въ 1878 г." („Южно-Русскій Горный Листокъ", 1880 г. № 5).

одна треть (или немного болѣе этой величины)—на Курско-Харьково-Азовскую ж. д., остальное на Контстантиновскую желѣзную дорогу.

Теперь обратимся къ краткой характеристикѣ *группъ потребителей донецкаго минеральнаго топлива.* По этому вопросу мы располагаемъ матеріаломъ и ввидѣ тѣхъ таблицъ, которыя представила второму Съѣзду углепромышленниковъ юга Россіи (1877 г.) комиссія, избранная Съѣздомъ для предварительной разработки вопроса „о нынѣ существующей производительности каменно-угольныхъ копей и возможномъ ея развитіи въ настоящее время, въ близкомъ будущемъ и съ открытіемъ движенія по Донецкой желѣзной дорогѣ и о перевозочныхъ средствахъ желѣзныхъ дорогъ". Общіе статистическіе итоги работъ этой комиссіи могутъ быть представлены въ такомъ видѣ:

Таблица № 12.

	Производ. копей въ настоящ. время [1])	Сбытъ копей въ настоящее время				
		ВСЕГО	Въ томъ числѣ			
			Жел. дор.	Города	Морск. вѣд.	Пароход-ства
	Тысячи пудовъ					
Кам. уголь..	28.050	19.915	16.825	1.660	280	1.150
Антрацитъ .	26.400	22.230	9.970	7.230	1.500	3.530
Итого.	54.450	42.145	26.795	8.890	1.780	4.680

Изъ этой таблицы видно, что потребленіе желѣзныхъ дорогъ составляло 63% общей суммы потребленія, городовъ—21%, морское вѣдомство потребляло 4% общей суммы потребляемаго топлива и пароходства—12%.

Н. С. Авдаковъ въ цитированной выше статьѣ „Южно-Русскаго Горнаго Листка" приводитъ такія данныя о рас-

[1]) Нельзя выяснить, что означаетъ то „настоящее время", къ которому комиссія относитъ свои расчеты производительности и вывоза. Повидимому, комиссія при этомъ руководилась данными, имѣвшимися осенью 1877 года. Приведенная въ этой таблицѣ цыфра сбыта (въ 1877 г.) значительно выше цыфры желѣзнодорожной перевозки въ томъ же году, приведенной въ предыдущей таблицѣ, повидимому, потому, что въ цыфру 42,145 мил. пуд. вошли не только желѣзнодорожныя, но и водныя и гужевыя перевозки минеральнаго топлива Донецкаго Бассейна.

предѣленіи топлива между потребителями въ 1878 году:

Желѣзн. дор. получили	28.820	т. п.	или	62,1%	общ.	потребл.
Управл. Черн. портовъ	952	„ „	„	2,5%	„	„
Фабрики и заводы	1.456	„ „	„	3,1%	„	„
Пароходныя общества	2.748	„ „	„	5,6%	„	„
Остальные (и дом. отопл.)	12.406	„ „	„	26,7%	„	„

Обѣ эти таблицы, несмотря на все свое несходство въ частныхъ итогахъ, подчеркиваютъ огромное значеніе желѣзнодорожнаго потребленія минеральнаго топлива. Вначалѣ желѣзныя дороги потребляли не только каменный уголь, но и антрацитъ, какъ это видно изъ нижеслѣдующей таблицы, приведенной въ докладѣ комиссіи II Съѣзда.

Таблица № 13.

Потребленіе топлива желѣзными дорогами

НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ [1])	Направленіе перевозки			
	Сѣв.	Югъ	Сѣв.	Югъ
	Антрацитъ		Кам. уголь	
	Тысячи пудовъ			
Козлово-Ворон.-Рост.	3.000	500	1.000	1.000
Курско-Харьк. Азовск.	—	—	4.000	1.500
Орлово-Грязская	1.100	—	1.150	—
Лозово-Севастоп.	—	—	3.000	—
Харьково-Никол.	—	—	3.500	—
Ростово-Владикавк.	—	2.000	—	1.000
Москов.-Курская	10	—	75	—
Грязе-Царицынская	3.250	—	100	—
Козлово-Тамбовская	60	—	—	—
Константиновская	—	—	—	500
Итого	7.470	2.500	12.825	4.000
	9.970		16.825	
	26.795			

[1]) Н. С. Авдаковъ въ своей статьѣ говоритъ, что минеральное топливо Донецкаго бассейна получали 13 желѣзныхъ дорогъ; въ таблицѣ ихъ десять.

Изъ этой таблицы видно, что десять желѣзныхъ дорогъ потребили 16,8 мил. пуд. каменнаго угля и 9,97 мил. пуд. антрацита, причемъ въ отношеніи направленія перевозокъ этого топлива большая часть его шла въ сѣверномъ направленіи: 20.295 тыс. пуд. изъ 26.795 тыс. пуд. вообще полученныхъ желѣзными дорогами.

Въ этомъ отношеніи желѣзныя дороги очень рѣзко отличались отъ другихъ потребителей топлива, которые требовали топливо, преимущественно, въ южномъ направленіи.

Такъ, все полученіе топлива морскимъ вѣдомствомъ совершалось, съ точки зрѣнія желѣзнодорожной перевозки, въ южномъ направленіи; изъ 4,68 мил. пуд. минеральнаго топлива, полученнаго пароходствами, 3,98 мил. пуд. было перевезено въ южномъ направленіи. Изъ 8,89 мил. пуд. донецкаго минеральнаго топлива, полученнаго городами, 5,23 мил. пуд. двигалось по желѣзнымъ дорогамъ въ южномъ направленіи и 3,66 мил. пуд.—въ сѣверномъ направленіи; изъ нихъ на долю Москвы приходилось 1,5 мил. пуд. и на долю Воронежа—1 мил. пуд.

Наши источники не даютъ намъ возможности съ надлежащей точностью раздѣлить *домашнее потребленіе* минеральнаго топлива Донецкаго бассейна, съ одной стороны, и *промышленное потребленіе*, потребленіе фабрикъ и заводовъ—съ другой стороны. Въ цитированномъ нами докладѣ П. Н. Горлова на II Съѣздѣ углепромышленниковъ юга Россіи выдѣлены лишь такія категоріи потребителей: желѣзныя дороги, пароходства, морское вѣдомство и „города", причемъ въ эту послѣднюю группу, очевидно, отнесено какъ домашнее потребленіе, такъ и промышленное потребленіе. Въ отчетѣ комиссіи выборныхъ V Съѣзду углепромышленниковъ юга Россіи (1879—1880 гг.), какъ было указано выше, нѣтъ совершенно перевозокъ изъ восточной части Донецкаго бассейна, но и независимо отъ этого

недостатка ту характеристику потребителей донецкаго каменнаго угля, которую приводитъ этотъ отчетъ, нельзя считать удовлетворительной, какъ это видно изъ нижеслѣдующей таблицы, составленной по даннымъ отчета комиссіи выборныхъ.

Таблица № 14.

	Отправлено съ копей, расположенныхъ			
	По К.-Х.-А. дорогѣ	По Константиновской	По Донецкой [1])	ВСЕГО
	В а г о н о в ъ			
Желѣзныя дороги . . .	20.411	9.396	10.250	40.057
Управл. Черномор. порт.	—	12	78	90
Газовые заводы	213	1	528	742
Пароходства	2.583	861	489	3.933
Заводы Тульск. и Бѣжиц.	166	69	41	276
Сахарные заводы . . .	2.826	3.716	7.191	13.733
Промышл. и обществ. заведенія	1.237	1.499	3.344	6.080
Остальное частное потребленіе	3.391	2.385	2.876	8.652
Итого . . .	30.827	17.939	24.797	73.563

Предпослѣднія двѣ строчки этой таблицы смѣшиваютъ интересующія насъ группы потребителей въ общемъ итогѣ.

Эта общая характеристика направленія перевозокъ донецкаго топлива можетъ быть дополнена болѣе подроб-

[1]) Данныя о перевозкахъ по Донецкой жел. дорогѣ не фигурировали въ нашихъ предыдущихъ таблицахъ о перевозкахъ за болѣе ранніе годы, п. ч. тогда Донецкая ж. дорога не была еще открыта. Таблица показываетъ чрезвычайно наглядно огромное значеніе этой дороги и т. о. оправдываетъ предположенія и ходатайства Съѣздовъ горнопромышленниковъ юга Россіи. Сильно возрасли перевозки на Курско-Харьково-Азовской и Константиновской ж. д., возможно, также вслѣдствіе проведенія Донецкой жел. дороги, какъ это предсказывали на Съѣздахъ горнопромышленниковъ юга Россіи.

ной характеристикой того же вопроса, которую мы находимъ въ классическомъ трудѣ И. С. Бліоха „Вліяніе желѣзныхъ дорогъ на экономическое состояніе Россіи. Графическія изображенія“ (С.П.Б. 1878 г.). Одна изъ послѣднихъ карто-діаграммъ этого атласа Бліоха содержитъ графикъ передвиженія дровъ и каменнаго угля, русскаго (всѣхъ районовъ) и иностраннаго по всей территоріи Европейской Россіи. Этотъ графикъ [1]) даетъ возможность не только выяснить *районъ распространенія донецкаго минеральнаго топлива* (съ количественнымъ учетомъ этого вопроса), но также опредѣлить районы и характеръ конкурренціи этого топлива съ дровами и другими видами минеральнаго топлива.

На картѣ Бліоха изображены только три дороги: Курско-Харьково-Азовская, Воронежско-Ростовская и Константиновская; Донецкая ж. д. еще не была въ то время проведена.

Въ общемъ, желѣзнодорожное движеніе каменноугольныхъ и антрацитовыхъ грузовъ совершалось по двумъ большимъ магистралямъ, тянущимся съ сѣвера на югъ и обслуживающимъ: Курско-Харьково-Азовская ж. д.—западную часть Бассейна и Воронежско-Ростовская—восточную его часть. Константиновская желѣзная дорога по своимъ незначительнымъ размѣрамъ не имѣла самостоятельнаго значенія и играла роль желѣзной дороги, подвозящей топливо съ юго-запада на сѣверо-востокъ къ Курско-Харьково-Азовской ж. д.

На восточной магистрали станція Шахтная является тѣмъ пунктомъ, гдѣ совершается раздѣленіе грузовъ на сѣверное и южное направленія. Южное теченіе грузовъ болѣе короткое, чѣмъ сѣверное, но и болѣе насыщенное количествомъ перевозимыхъ грузовъ, направляется къ сѣверному берегу Азовскаго моря.

[1]) воспроизведенный нами въ приложеніи, въ связи съ картой каменноугольныхъ копей Донецкаго Бассейна.

Сѣверное теченіе перевозокъ антрацита, доходя до Козлова болѣе широкой струей, раздѣляется здѣсь на два направленія: до Тамбова на востокъ и до Рязани на сѣверъ.

На югѣ этого района антрацитъ идетъ по Дону до Калача, а тамъ по желѣзной дорогѣ до Царицына и внизъ по Волгѣ (очевидно, потребленіе пароходами).

Мелкими количествами каменноугольные грузы кромѣ того попадаютъ на Волгу: изъ Москвы по желѣзной дорогѣ до Н.-Новгорода, а оттуда внизъ по Волгѣ и затѣмъ изъ Орла черезъ Грязи на Царицынъ. Несомнѣнно, этотъ послѣдній грузъ—донецкій *каменный* уголь, который шелъ такимъ обходнымъ путемъ съ юга черезъ Орелъ на Волгу для надобностей Волго-Донского Общества, которое потребляло донецкій каменный уголь, какъ это явствуетъ изъ таблицы комиссіи II Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи.

Труднѣе выяснить происхожденіе угля, попадающаго на Волгу изъ Москвы черезъ Нижній Новгородъ, п. ч. въ Москву приходили донецкій каменный уголь съ юга и иностранный каменный уголь изъ Петербурга и, особенно, изъ Риги. Таблицы Бліоха не даютъ отвѣта на этотъ вопросъ.

Сложнѣе и запутаннѣе движеніе по западной магистрали—Курско-Харьково-Азовской ж. д., перевозившей каменный уголь.

Здѣсь Константиновка являлась той станціей, гдѣ уголь раздѣлялся на два направленія: южное до Таганрога и сѣверное. Южное направленіе являлось здѣсь, относительно, гораздо менѣе насыщеннымъ, чѣмъ южное же направленіе въ восточной части Донецкаго Бассейна, и въ то же время южнѣе Константиновки, съ Амвросіевки поднимается обратное сѣверное движеніе угля.

Сѣверное направленіе шло густой широкой полосой до Харькова, затѣмъ изъ Харькова шло на западъ, теряясь незначительными количествами на западѣ и сталкиваясь

съ дровами и домбровскимъ углемъ. Затѣмъ, отъ Харькова движеніе шло до Курска и далѣе до Орла, Тулы и Москвы. Интересно при этомъ отмѣтить, что изъ Курска, Орла и Москвы на западъ и сѣверо-западъ тянутся небольшія количества каменноугольныхъ грузовъ. Для Курска и Орла, несомнѣнно, можно утверждать, что это—донецкій уголь. Что же касается Москвы, то кромѣ донецкаго топлива здѣсь несомнѣнно мы имѣемъ дѣло съ мѣстнымъ подмосковнымъ углемъ. Вліяніе этого угля на карто-діаграммахъ Бліоха сказывается приростомъ движенія каменноугольныхъ грузовъ отъ Сергіева, а также въ коротенькой лентѣ движенія каменноугольныхъ грузовъ съ сѣверо-запада на юго-востокъ, въ направленіи Павельскъ-Ряжскъ.

Во всякомъ случаѣ, донецкіе горнопромышленники 70-хъ годовъ не претендовали на рынокъ дальше Москвы. Напримѣръ комиссія II Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи составила нижеслѣдующую таблицу „возможнаго сбыта минеральнаго топлива въ городахъ“:

Таблица № 15.

Наименованіе городовъ	Число жителей	Цѣны: Куб. саж. дровъ рубли	Цѣны: Пуда кам. угля коп.	Потребность кам. угля; Для отопленія пудовъ	Потребность кам. угля; Для заводовъ пудовъ
Москва.	600.000	35—40	27—30	24.000.000	68.000.000
Тула. .	57.000	Употребляется мѣстное топливо			500.000
Орелъ .	44.000	21	22	1.760.000	„
Курскъ.	31.000	21	18	1.200.000	„
Харьковъ	81.000	25—30	15	3.200.000	употр. въ наст. время
Воронежъ	45.000	„	„	1.800.000	„
Полтава	32.000	35—35	17	1.280.000	„
Кременчугъ	30 000	19—22	19	1.200.000	„
Кіевъ .	80.000	30—35	26	3.200.000	1.500.000
Сахар. зав. Фастов. ж. д..		18—22	22	„	17.000.000
Сахар. зав. по Сумск. ж. д.		16—20	15—18	„	4.000.000
Итого.				37.640.000	91.000.000

Отсюда видно, что „завоевательные планы“ донецкихъ углепромышленниковъ по отношенію къ городамъ расположеннымъ на сѣверѣ, не распространялись далѣе Москвы.

То же самое можно вывести и изъ слѣдующихъ строкъ В. Иславина въ его „Обзорѣ каменноугольной и желѣзодѣлательной промышленности Донецкаго кряжа“:

„Донецкій уголъ, имѣвшій въ 1871 году довольно еще ограниченный районъ сбыта, не переходившій къ Сѣверу Харьковъ и Курскъ, къ западу Екатеринославъ, къ востоку въ незначительномъ количествѣ доходившій по Дону до Волги, на югѣ же робко появлявшійся въ портахъ Азовскаго моря, гдѣ Кардиффъ и Ньюкэстль не допускали никакого съ ними соперничества—въ 1874 году имѣетъ уже складъ въ Тулѣ и Москвѣ; поставляетъ въ Одессу для Русскаго Общества Пароходства и Торговли, въ Николаевъ для Морского вѣдомства, а въ Кременчугъ и Кіевъ для Днѣпровскаго пароходства; идетъ ввидѣ кокса, черезъ Нижній и Царицынъ на Пермскій пушечный заводъ и уже второй годъ какъ окончательно замѣнилъ въ Таганрогѣ и Ростовѣ н/Д. англійскій уголь, что 3 года тому назадъ считалось мечтою, долго еще неосуществимою“.

Если суммировать все то, что нами было сказано по вопросу о районѣ распространенія Донецкаго топлива, необходимо прійти къ выводу, что этотъ районъ былъ весьма значителенъ. Однако, въ этомъ вопросѣ существовало рѣзкое различіе между желѣзными дорогами и прочими потребителями донецкаго минеральнаго топлива. Эти послѣдніе, получая топливо, преимущественно, въ южномъ направленіи и при томъ на короткихъ разстояніяхъ[1]), составляютъ, т. ск., кругъ мѣстныхъ потребителей минеральнаго топлива, тогда какъ желѣзныя дороги, перевозящія топливо для своего потребленія въ сѣверномъ направленіи, протянувшемся, какъ это видно изъ карты Бліоха, на значительное разстояніе,

---

[1]) П. ч. какъ вытекаетъ изъ нашей характеристики и изъ карто-діаграммы Бліоха, южное направленіе—короткое направленіе перевозокъ мѣстнаго южнаго района.

являлись какъ бы проводниками донецкаго минеральнаго топлива на дальнихъ рынкахъ.

Это различіе создавало, между прочимъ, особую обстановку для вопросовъ, касающихся желѣзнодорожнаго тарифа и являлось основаніемъ для возникновенія проекта дифференціальнаго желѣзнодорожнаго тарифа, выдвинутаго желѣзными дорогами и оспариваемаго углепромышленниками, какъ объ этомъ будетъ подробно сказано ниже.

Теперь перейдемъ къ характиристикѣ того матеріала, которой заключается въ уже упомянутомъ нами первомъ отчетѣ комиссіи выборныхъ Съѣзда. Этотъ отчетъ, хотя и не содержитъ свѣдѣній по восточной части Донецкаго Бассейна, и съ другой стороны включаетъ данныя о перевозкахъ по Донецкой ж. д., открытой для движенія лишь къ концу интересующаго насъ періода, все же представляетъ много интересныхъ данныхъ о движеніи донецкаго топлива по желѣзнымъ дорогамъ.

Отчетъ выборныхъ охватываетъ періодъ времени отъ іюля 1879 г. включая августъ 1880 г. За это время картина движенія каменноугольныхъ грузовъ по мѣсяцамъ представляется въ слѣдующемъ видѣ.

Таблица № 16

1876 г.	Требовалось отправителями отъ жел. дорогъ	Распредѣлено выборными между дорогами отправленія	Дѣйствительно погружено	Отношеніе погрузки каждаго мѣсяца къ общей погрузкѣ. (%%)	Отношеніе 2 : 1 (%%)	Отношеніе 3 : 1 (%%)	Отношеніе 3 : 2 (%%)
	1	2	3	4	5	6	7
	вагоновъ въ 600 пуд.						
Іюль. . .	9.008	6.150	6.398	8,69	68,27	71,03	104,03
Августъ.	11.724	6.350	6.059	8,24	54,16	51,68	95,42
Сентябрь	13.539	6.485	6.029	8,19	47,89	44,53	92,97
Октябрь.	11.934	5.687	3.962	5,38	47,65	33,20	69,67
Ноябрь .	7.786	5.311	4.602	6,26	68,21	59,11	86,65
Декабрь.	7.656	4.919	3.831	5,21	64,25	50,04	77,88

	Требовалось отправителями отъ жел. дорогъ 1	Распредѣлено выборными между дорогами отправленія 2	Дѣйствительно погружено 3	Отношеніе погрузки каждаго мѣсяца къ общей погрузкѣ (%) 4	Отношеніе 2 : 1 (%) 5	Отношеніе 3 : 1 (%) 6	Отношеніе 3 : 2 (%) 7
	вагоновъ въ 600 пуд.						
1880 г.							
Январь .	7.260	5.486	4.123	5,61	75,56	56,79	75,15
Февраль.	6.887	3.900	2.125	2.89	56.62	30,86	54,49
Мартъ. .	8.095	5.291	3.960	5.39	65,36	48,92	74,84
Апрѣль .	9.054	6.824	5.663	7,69	75,37	62,55	82,99
Май . . .	9.364	9.010	6.267	8,52	96,21	66,93	69,56
Іюнь . . .	10.831	8.046	6.004	8,16	74,29	55,43	74,62
Іюль . . .	11.760	8.849	7.250	9,86	75,25	61,65	81,93
Августъ .	11.366	8.012	7.290	9,91	70,49	64,14	90,98

Общій итогъ всей этой операціи: было затребовано вагоновъ отправителями 136.264, было распредѣлено выборными между дорогами отправленія—90.320. а фактически погружено всего 73.563 вагона.

Отсюда выходитъ, что фактическій вывозъ минеральнаго топлива за истекшій четырнадцатимѣсячный промежутокъ времени составилъ около 80% суммы вагоновъ, назначенной комиссіей выборныхъ и 54% количества вагоновъ, затребованнаго углеотправителями.

Разумѣется, по мѣсяцамъ мы встрѣчаемъ большое разнообразіе Наиболѣе слабый вывозъ наблюдался съ октября 1879 г. по апрѣль 1880 года, наиболѣе сильный вывозъ—въ лѣтніе мѣсяцы. Интересно отмѣтить, что тѣ же самые выводы можно получить при разсмотрѣніи цифръ не вывезенныхъ, а затребованныхъ вагоновъ.

Далѣе, въ общемъ можно сказать. что выполненіе перевозокъ наиболѣе удачно совершалось также въ теченіе лѣтнихъ мѣсяцевъ, ибо на эти мѣсяцы приходится наивысшій % отношенія между перевозками, затребованіями отправителями и нарядомъ комиссіи выборныхъ.

Повидимому, это преобладаніе угольныхъ перевозокъ въ лѣтніе мѣсяцы объясняется тѣмъ, что зимой происходила перевозка хлѣбныхъ грузовъ, очевидно, болѣе интересовавшихъ желѣзныя дороги величиной своего тарифа В. Иславинъ въ своемъ „Обзорѣ каменноугольной и желѣзодѣлательной промышленности Донецкаго кряжа“ („Горный Журналъ“, 1875 г. т. I), характеризуя перевозки на Азовской ж. д., пишетъ по этому вопрсу слѣдующее:

„Желѣзныя дороги южной Россіи, кромѣ товаровъ имѣютъ два главныхъ груза: хлѣбъ и каменный уголь. Хлѣбъ перевозится, начиная съ сентября и по апрѣль, т. е. въ теченіе всей зимы; лѣтомъ же перевозка хлѣба не существуетъ или производится въ уменьшенныхъ размѣрахъ. Не имѣя полнаго количества подвижного состава, необходимаго для перевозки какъ хлѣба, такъ и угля круглый годъ, желѣзныя дороги даютъ углепромышленникамъ вагоны только лѣтомъ, кода они свободны, и то въ недостаточномъ количествѣ. Такимъ образомъ, углепромышленникъ получаетъ вагоны въ то время когда на рудникахъ работы почти прекращаются, вслѣдствіе ухода рабочихъ на полевыя работы, и когда воловьихъ фуръ для подвоза угля къ желѣзнодорожнымъ станціямъ часто нельзя достать и за большія деньги, а не имѣютъ ихъ въ то время, когда усиливается работа въ рудникахъ“.

И это явленіе наблюдалось въ то время, когда южныя дороги главнымъ образомъ всетаки работали по перевозкѣ угля, а не хлѣба, какъ это видно изъ слѣдующей таблицы, составленной по даннымъ „Статистическаго Сборника Министерства Путей Сообщенія“, 1879 г. вып. III.

Таблица № 17

	Отправлено по жел. дорогамъ въ 1876 г.		
	По всѣмъ жел. дор.	въ т. чис. по Коз. Вор. Рост.	въ т. чис. по Кур. Хар. Азов.
Общее колич. всѣхъ груз. мал. скорости	1.382.103.867	50.320.692	38.722 899
въ томъ числѣ			
Пшеница	68.416.689	5.795.044	4.919.571
Рожь	154.542.836	2.343.559	1.044.287
Овесъ	107.896.914	1.456.060	719.433
Ячмень	14.853.694	723.335	202.334
Гречневая крупа . .	29.459.001	312.012	135.354
Пшено	11.487.409	1.077.009	136.779
Пшенич. мука . . .	35.252.053	1.434.419	1.005.784
Ржаная мука	60.835.161	699.292	404.811
Кам. уголь и коксъ	109.192.314	20.712.008	12.144.963
Дрова . . . . . , .	129.651.732	440.520	682.639

Теперь обратимся къ дальнѣйшему анализу отчета комиссіи выборныхъ.

Комиссія выборныхъ въ своемъ отчетѣ останавливается на разницѣ между заявками отправителей и размѣрами фактической перевозки и говоритъ по этому поводу слѣдующее: „здѣсь мы неминуемо должны обратить вниманіе гл. членовъ Съѣзда на то обстоятельство. что ежемѣсячныя требованія перевозочныхъ средствъ. предъявляемыя углепромышленниками, далеко, какъ видно, превышаютъ дѣйствительную надобность и даютъ поводъ управленіямъ желѣзныхъ дорогъ недовѣрчиво относиться къ заявленіямъ выборныхъ. Конечно, нельзя не согласиться съ тѣмъ, что всякій шахтохозяинъ, дѣлая свои заявленія за полмѣсяца впередъ и желая воспользоваться какъ можно полнѣе средствами перевозки угля, требуетъ для себя вагоны съ нѣкоторымъ запасомъ; но мы всетаки полагаемъ, что едва ли справедливо требовать вагановъ въ два и даже въ три раза болѣе того, нежели сколько дѣйствительно можетъ понадобиться“.

Это явленіе, отмѣченное въ отчетѣ комиссіи выбор-

ныхъ, и до нашихъ дней составляетъ необходимый признакъ затрудненій въ желѣзнодорожныхъ перевозкахъ грузовъ: и до сихъ поръ затрудненія въ отношеніи провозной способности желѣзныхъ дорогъ неминуемо сопровождаются преувеличенными заявками отправителей о потребномъ имъ количествѣ подвижного состава.

Изъ отчета комиссіи выборныхъ не представляется возможнымъ выяснить, по чьей винѣ не выполнялся нарядъ на перевозки, выданный комиссіей выборныхъ—по винѣ ли желѣзныхъ дорогъ, не подававшихъ вагоны, или по винѣ углепромышленниковъ, отказывавшихся отъ поданныхъ вагоновъ. Очевидно, что этотъ недовывозъ зависитъ и отъ той, и другой причины—объ этомъ говоритъ и отчетъ комиссіи выборныхъ, но выразить въ цифрахъ значеніе той и другой причины намъ не удалось, за отсутствіемъ соотвѣтствующихъ данныхъ. Только въ одномъ мѣстѣ отчетъ комиссіи выборныхъ (стр. 7—8) даетъ нѣкоторые частные цифровые примѣры, иллюстрирующіе этотъ вопросъ по отношенію къ Курско-Харьково-Азовской жел. дор. Отчетъ говоритъ:

> „Въ декабрѣ 1879 года распредѣлено было выборнымъ 2.415 вагоновъ, а погружено и вывезено только 1.675, недовывезено 740 вагоновъ и въ томъ числѣ по винѣ дороги 266, т. е. 36%. Въ іюнѣ сего (1880) года распредѣлено было выборнымъ по Азовской дорогѣ 3.593 вагона, а погружено и вывезено—1813, причемъ недовывоза было 94 вагона по винѣ отправителей, и 1686 вагоновъ—по неимѣнію вагоновъ“,

Совершенно понятно и естественно, что отчетъ комиссіи выборныхъ съ особымъ вниманіемъ останавливается на случахъ несоблюденія распредѣленія вагоновъ по винѣ желѣзныхъ дорогъ. Въ этомъ отношеніи отчетъ прежде всего упоминаетъ, что управленіе Азовской жел. дор., обязавшись подавать подъ перевозку угля въ теченіе мѣсяца опредѣленное число вагоновъ, „сокращало въ теченіе этого

времени подачу по своему усмотрѣнію, ссылаясь на воинское движеніе, заносы, порчу путей и т. п.".

Въ результатѣ состоялась командировка въ Петербургъ одного изъ выборныхъ, и Техническо-Инспекторскій Комитетъ издалъ циркулярное распоряженіе по желѣзнымъ дорогамъ, что разъ установленныя съ участіемъ ихъ представителей нормы перевозки угля должны быть выполняемы каждою дорогою (независимо отъ какихъ бы то ни было случайныхъ грузовъ) въ тотъ мѣсяцъ, на который перевозки эти были опредѣлены.

Остальные случаи столкновеній съ желѣзными дорогами, остановившіе на себѣ вниманіе комиссіи выборныхъ, состояли въ слѣдующемъ: дороги не только слишкомъ ограничивали общее число принимаемыхъ угольныхъ вагоновъ, но ограничивали также тѣсными предѣлами и направленіе ихъ; перегрузка угольныхъ вагоновъ при передачѣ ихъ съ одной желѣзнодорожной линіи на другую; недостатокъ запасныхъ путей; обязательная нагрузка угля средствами самой дороги; скопленіе вагоновъ на узловыхъ станціяхъ и нѣк. др. Къ вопросу о характерѣ и причинахъ всѣхъ этихъ явленій мы еще возвратимся въ послѣдующемъ изложеніи, гдѣ также болѣе подробно разсмотримъ тотъ институтутъ -- комиссію выборныхъ -- отчетъ которой мы здѣсь разбираемъ.

Здѣсь же, въ настоящей главѣ, посвященной общей характеристикѣ донецкой каменноугольной промышленности въ интересующій насъ періодъ, мы теперь закончимъ на этомъ наше изложеніе условій рынка и желѣзнодорожнаго транспорта продуктовъ каменноугольной промышленности юга Россіи. Матеріалъ которымъ мы располагали для этой характеристики, не отличался желательной для насъ полнотой, но все же намъ удалось представить общую картину тѣхъ измѣненій, которыя наступили въ Донецкомъ Бассейнѣ въ связи съ развитіемъ желѣзныхъ дорогъ: развитіе промышленности, ростъ крупныхъ предпріятій, преобладаніе камен-

наго угля надъ антрацитомъ, антагонизмъ районовъ, огромное значеніе желѣзныхъ дорогъ, какъ потребителей минеральнаго топлива—все это такія явленія, которыя были вызваны исключительно возникновеніемъ и развитіемъ желѣзныхъ дорогъ на югѣ Россіи.

И это огромное значеніе желѣзнодорожнаго транспорта, столь рѣзко сказавшееся на развитіи промышленности за періодъ времени 1869—1879 г.г., вполнѣ оправдываетъ наше ограниченіе перваго періода исторіи Донецкаго Бассейна именно 1879 годомъ.

Въ непосредственной связи съ вопросомъ о рынкахъ сбыта донецкаго минеральнаго топлива стоитъ вопросъ объ *его конкурренціи съ заграничнымъ топливомъ и прежде всего—съ англійскимъ каменнымъ углемъ.* Этотъ вопросъ пріобрѣлъ особое значеніе въ восьмидесятыхъ годахъ прошлаго вѣка, въ связи съ энергичной дѣятельностью Съѣздовъ горнопромышленниковъ юга Россіи въ пользу установленія таможенной пошлины на каменный уголь, привозимый на рынки южно-морского побережья. Но, какъ было нами показано въ предыдущемъ изложеніи, этотъ вопросъ возникъ уже въ концѣ 30-хъ годовъ прошлаго столѣтія [1]) и, конечно, Съѣзды горнопромышленниковъ юга Россіи, поставившіе вопросъ объ условіяхъ развитія донецкой каменноугольной промышленности, не могли обойти и проблемы борьбы съ заграничнымъ топливомъ на русскихъ рынкахъ. Вотъ почему и намъ придется заняться этимъ вопросомъ, хотя и вкратцѣ, ибо въ своихъ существенныхъ частяхъ этотъ вопросъ, какъ было упомянуто выше, будетъ нами разсмотрѣнъ въ слѣдующемъ томѣ нашей работы.

Прежде всего постараемся представить общую стати-

---

[1]) На правительственную политику въ этомъ вопросѣ оказали вліяніе ранѣе другихъ не донецкіе, а польскіе углепромышленники: благодаря имъ въ тарифѣ 1868 г. появилась пошлина на иностр. уголь (см. М. Н. Соболевъ „Таможенная политика Россіи во второй половинѣ XIX вѣка“ стр. 256).

стико-экономическую характеристику вопроса о привозѣ къ намъ иностраннаго топлива.

Съ начала 19 вѣка и по 1862 г. данныя о привозѣ въ Россію иностраннаго топлива печатались въ сборникахъ „Государственная Внѣшняя торговля въ разныхъ ея видахъ", но безъ обозначенія количествъ привезеннаго угля, а лишь съ показаніемъ его цѣнности [1]), что, конечно, дѣлаетъ эти данныя непригодными для нашей цѣли.

За 1863—1865 г.г. изданіе стало называться „Виды внѣшней торговли Россіи", но опять таки содержало свѣдѣнія о цѣнности привозимаго топлива, безъ обозначенія его количества. Начиная съ 1866 года стали печататься свѣдѣнія и о количествѣ, и этотъ порядокъ остался и тогда, когда съ 1870 года изданіе стало называться „Обзоры внѣшней торговли".

Табл. на стр. 208 показываетъ, что вывозъ иностраннаго (англійскаго) топлива на южно-морское побережье никогда не игралъ значительной роли въ общей массѣ ввозимаго къ намъ иностраннаго топлива, причемъ возрастаніе этихъ двухъ величинъ на протяженіи 1866—1879 г.г. совершалось одинаковымъ темпомъ, хотя все же ростъ вывоза англійскаго угля на побережье Азовскаго и Чернаго морей нѣсколько обгоняетъ вырастаніе общей суммы привозимаго къ намъ иностраннаго топлива. Главная, преобладающая масса англійскаго угля, привозимаго къ намъ по южно-морской границѣ, поступала въ Одессу.

Вопросъ о наложеніи пошлины на иностранный уголь былъ поднятъ на первомъ Съѣздѣ горнопромышленниковъ юга Россіи въ 1874 году. Въ засѣданіи Съѣзда 20 ноября предсѣдатель предложилъ на обсужденіе Съѣзда заявленіе управляющаго Орѣховскаго рудника г. Давыдова, въ которомъ онъ просилъ ходатайствовать передъ правительствомъ о наложеніи пошлины не менѣе 5 коп. на пудъ на уголь,

[1]) Причемъ до 1846 года—въ общей суммѣ съ алебастромъ.

Привозъ иностраннаго каменнаго угля (пуды) Таблица № 18

ГОДЫ	ВСЕГО	Въ томъ числѣ изъ Англіи		
		Всего	Въ томъ числѣ въ порты Чернаго и Азовск. морей	
			Всего	Въ томъ чис. въ Одессу
1866 г.[1])	39.683.635	29.357.293	5.229.485	4.719.674
1867 г.[1])	49.000.952	41.259.483	7.843.975	7.440.137
1867 г.[1]).	35.217.011	28.378.075	7.114.437	5.800.521
1869 г.				
а) безпошлинно . . .	38.373.040	38.146.081	6.877.693	5.538.818
б) въ Ц. Польск. съ пошл.	10.619.891	—	—	—
1870 г.				
а) безпошлинно . . .	40.310.356	39.067.487	11.867.370	10.662.076
б) въ Ц. Польск. съ пошл.	11.259.640	—	—	—
1871 г.				
а) безпошлинно	58.741.335	58.233.864	13.351.229	11.938.510
б) въ Ц. Польск. съ пошл.	16.809.410	—	—	—
1872 г.				
а) безпошлинно	52.256.605	50.784.527	14.544.509	12.610.104
б) въ Ц. Польск. съ пошл.	12.525.993	—	—	—
1873 г.				
а) безпошлинно	38.450.609	37.926.004	7.157.276	7.019.326
б) въ Ц. Польск. съ пошл.	12.403.425	—	—	—
1874 г.				
а) безпошлинно	48.637.018	47.334.984	11.961.403	11.027.144
б) въ Ц. Польск. съ пошл.	14.646.628	—	—	—
1875 г.				
а) безпошлинно	47.739.793	45.588.826	12.936.331	10.256.810
б) въ Ц. Польск. съ пошл.	15.740.960	—	—	—
1876 г.			[2])	
а) безпошлинно	68.107.998	66.429.390	16.220.603	13.686.351
б) въ Ц. Польск. съ пошл.	23.216.941	—	—	—
1877 г.				
а) безпошлинно	76.373.472	69.002.110	4.907.719[3])	4.803.641
б) въ Ц. Польск. съ пошл.	13.994.368	—	—	—
1878 г.				
а) безпошлинно	97.584.204	91.617.629	26.573.615	23.798.318
б) въ Ц. Польск. съ пошл.	13.528.837	—	—	—
1879 г.				
а) безпошлинно	76.322.072	73.196.796	15.568.788	12.989.928
б) въ Ц. Польск. съ пошл.	14.343.836	—	—	—

[1]) Безпошлинно.

[2]) Въ томъ числѣ въ Николаевъ—0,7 м. п., Керчь—0,5 м. п. и Севастополь—1,2 м. п.

[3]) Очевидно, на этой цыфрѣ сказывается вліяніе русско-турецкой войны.

ввозимый во всѣ порта Чернаго моря и на силезскіи уголь, ввозимый черезъ австрійскую границу.

Противъ этого предложенія высказался П. Н. Горловъ, и его аргументація представляется намъ чрезвычайно интересной. П. Н. Горловъ находилъ предлагаемую мѣру преждевременной, „такъ какъ нашъ угольный промыселъ не въ состояніи еще замѣстить не дорогимъ углемъ уголь, котораго ввозъ наложеніемъ высокой пошлины будетъ воспрещенъ“ [1]).

Здѣсь можно будетъ вспомнить, что аналогичную позицію въ наши дни занимали Съѣзды горнопромышленниковъ юга Россіи въ вопросѣ о таможенной пошлинѣ на коксъ, ввозимый изъ-за границы для заводовъ Царства Польскаго.

Однако, это предложеніе П. Н. Горлова Съѣздомъ не было принято. Вотъ что мы читаемъ объ этомъ въ „Отчетѣ“ предсѣдателя Съѣзда:

> „Г. Вагнеръ, не соглашаясь съ мнѣніемъ г. Горлова и не опредѣляя величины пошлины, полагаетъ, что наложеніемъ пошлины уже давно бы слѣдовало увеличить сбытъ нашего угля въ портахъ Чернаго моря; но, за неимѣніемъ точныхъ данныхъ количества ввозимаго угля и морскихъ средствъ перевозки, предложилъ собранію просить г. Предсѣдателя представить на благоусмотрѣніе г. Министра Государственныхъ Имуществъ желаніе собранія, чтобы вопросъ о пошлинѣ былъ предложенъ на обсужденіе слѣдующаго Съѣзда горнопромышленниковъ. Предложеніе это принято Съѣздомъ“.

Дѣйствительно, этотъ вопросъ возникъ на II Съѣздѣ углепромышленниковъ юга Россіи, по докладу уже названной выше комиссіи (подъ предсѣд. П. Н. Горлова) о производительности копей Донецкаго бассейна и ихъ возможномъ развитіи въ ближайшее время.

[1]) См. „Отчетъ, представленный Его Высокопревосходительству Господину Министру Государственныхъ Имуществъ Предсѣдателемъ перваго Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи, горн. инж. Иваницкимъ“. 1874 г., стр. 49.

Докладъ приходитъ къ данному вопросу въ процессѣ анализа состоянія рынка и перевозочныхъ средствъ того времени. Приведя извѣстныя уже изъ нашей таблицы цыфры привоза въ Россію иностраннаго угля (англійскаго и силезскаго), докладъ останавливается на чрезвычайно интересной характеристикѣ потребителей иностраннаго топлива. Потребителями иностраннаго угля были:

1) Желѣзныя дороги [1]) и пароходство [2]). 11.507.032 пуд.
2) Фабрики Одессы и Херсона . . . . . 3.715.000 „
3) Отопленіе Одессы . . . . . 2.000.000 „
4) Отопленіе Ялты, Бердянска, Ростова . 32.560 „

Въ числѣ потребителей иностраннаго угля особенно привлекаетъ къ себѣ вниманіе комиссіи Русское Общество Пароходства и Торговли, потребляющее до 10 мил. пуд. англійскаго угля. И это несмотря на то (негодуетъ комиссія), что Русское Общество Пароходства и Торговли 1) имѣетъ свой рудникъ на Грушевкѣ, для чего получило безплатно участокъ земли въ $2^1/_2$ кв. версты; 2) получило ссуду на устройство рудника въ 800.000 руб.; 3) не используетъ своей добывной способности, составляющей 12 мил. пуд. въ годъ, фактически добывая только 5 мил. пуд.; 4) имѣетъ свой спеціальный флотъ для подвоза угля къ портамъ, но используетъ этотъ флотъ на перевозку пшеницы на рейдъ; 5) получаетъ помильную субсидію отъ правительства. Конечно, секретъ такого поведенія Русскаго Общества Пароходства и Торговли очень простъ: англійскій уголь является для пароходовъ этого Общества балластомъ при перевозкахъ русскаго хлѣба въ Англію. Какъ говоритъ докладъ комиссіи:

> „дѣйствуя такимъ образомъ, это Общество создаетъ себѣ ввидѣ англійскаго угля обратный изъ Англіи грузъ для своихъ пароходовъ, отвезшихъ туда пшеницу; получая фрахтъ за уголь и пшеницу, оно беретъ, слѣдовательно, за рейсъ

[1]) Одесская, Севастопольская и Харьково-Николаевская жел. дор.
[2]) Русское Общество Пароходства и Торговли и пароходства по Днѣпру.

въ Лондонъ и обратно полуторную плату, сравнительно съ иностранными судами, приходящими въ Одессу съ балластомъ, которымъ фрахтъ за пшеницу до Лондона оплачивается оба рейса: изъ Англіи въ Одессу и обратно [1]).

Силезскій уголь, провозимый на Волочисскъ и Радзивилловъ, достигаетъ Одесской жел. дороги по цѣнѣ 16 коп. франко Одесса—по той же цѣнѣ, по которой продавался англійскій уголь въ Одессѣ. Между тѣмъ, по вычисленіямъ комиссіи П. Н. Горлова, русскій уголь, привезенный изъ Таганрога, или антрацитъ изъ Ростова, не могутъ продаваться въ Одессѣ дешевле 20 коп., а русскій уголь на Одесской дорогѣ—даже 22 коп.

Если англійскій уголь на Одесскомъ рынкѣ—явленіе старое и обычное, то нельзя того же сказать про силезскій уголь. Его появленіе на одесскомъ рынкѣ-явленіе нѣсколькихъ послѣднихъ лѣтъ.

Еще въ 1873 году, въ оффиціальномъ отчетѣ о Вѣнской Всемірной Выставкѣ 1873 г. находится по этому вопросу слѣдующее интересное сообщеніе:

„Нѣкоторыя попытки для снабженія южно-русскихъ и черноморскихъ рынковъ верхне-силезскимъ углемъ покуда не могли еще вполнѣ удасться. Главное встрѣченное ими препятствія состояло въ высокихъ тарифахъ на галиційскихъ желѣзныхъ дорогахъ, которыя, впрочемъ, при новомъ управленіи обратились къ болѣе правильному и разумному тарифу. Преждевременнымъ оказался также и опытъ доставленія угля въ названныя мѣстности окольнымъ путемъ—черезъ Флориссдорфъ-Вѣну и далѣе по Дунаю, хотя Сѣверная Императора Фердинанда желѣзная дорога и сбавила тарифъ до 0,5 крейцеровъ ($^1/_{62}$ коп. съ пуда и версты) на каждый центнеръ и милю, и Общество Дунайскаго Пароходства весьма сочувственно отнеслось къ этому предпріятію. Напротивъ того, изъ Верхней Силезіи пограничныя желѣзныя дороги Россіи

[1]) Какъ это видно изъ дальнѣйшаго доклада той же комиссіи, другіе пароходовладѣльцы дѣлали то же, что и Русское О-во, пользуясь англійскимъ углемъ, какъ балластомъ; въ этомъ отношеніи Русское О-во лишь переняло практику другихъ пароходовладѣльцевъ.

берутъ не малое количество (въ 1872 г. болѣе $12^1/_2$ мил. пуд.) угля и въ новѣйшее время въ особенности Главное Общество для Варшаво-Петербургской линіи".

Это было въ 1873 г., а два года спустя В. Иславинъ писалъ по этому вопросу[1]): „въ августѣ прошедшаго года вывезено изъ Австріи, для Одесской желѣзной дороги, минеральнаго топлива 1.293.640 центнеровъ (3.234.100 пуд.), тогда какъ въ предпрошломъ году было привезено всего 225 центн. (560 пуд.). Легко можетъ случиться, что верхне-силезскіе и австро-венгерскіе производители не остановятся на первыхъ попыткахъ; напротивъ того, съ свойственной имъ настойчивостью употребятъ всѣ старанія для устраненія встрѣченныхъ препятствій: добьются уменьшенія тарифа, установятъ соглашеніе между желѣзнодорожными и пароходными обществами и откроютъ, наконецъ, свободный и дешевый сбытъ своему минеральному топливу, какъ въ нашихъ черноморскихъ портахъ, такъ и въ Константинополѣ. Повидимому, опасенія наши начинаютъ сбываться: изъ Правленія Одесской желѣзной дороги получены нами свѣдѣнія, что въ сентябрѣ 1874 года подвезено со стороны Галиціи для Волочисской вѣтви 400 тыс. пуд. Силезскаго каменнаго угля".

Устанавливая эти факты, Иславинъ проектируетъ цѣлый рядъ мѣръ, реформъ въ области желѣзнодорожнаго и воднаго транспорта каменнаго угля, но совершенно не упоминаетъ о повышеніи таможеннаго тарифа. Конечно, съѣзды горнопромышленниковъ пошли въ другомъ направленіи. Установивъ приведенную выше разницу между цѣной иностраннаго и русскаго угля въ Одессѣ въ размѣрѣ 4 коп., докладъ комиссіи П. Н. Горлова по этому вопросу разсуждаетъ т. о.:

[1]) См. „Обзоръ каменноугольной и желѣзодѣлательной промышленности Донецкаго кряжа". „Горный Журналъ" 1875 г. т. I. Членъ Совѣта Министра Государственныхъ Имуществъ В. Иславинъ, по порученію Министра, лѣтомъ 1874 года осматривалъ частныя каменноугольныя копи и заводы Юга Россіи.

„Для сравненія цѣнъ англійскаго и русскихъ углей слѣдовало бы наложить на англійскій уголь пошлину въ 4 коп., но для того, чтобы дать русскому углю небольшой перевѣсъ, въ 1 коп., слѣдуетъ просить правительство обложить англійскій уголь пошлиною въ 5 коп. на пудъ. Силезскій же и австрійскій угли будетъ достаточно (?) обложитъ 6 коп., такъ какъ, при равныхъ цѣнахъ, русскіе угли будутъ имъ предпочитаемы по своимъ лучшимъ качествамъ".

Комиссія предвидитъ цѣлый рядъ положительныхъ результатовъ введенія пошлины: развитіе каботажа, развитіе промышленности и соотвѣтственно съ этимъ пониженіе цѣнъ на уголь. усиленіе работы желѣзныхъ дорогъ. какъ результатъ увеличенія потребленія отечественнаго угля и даже распространеніе сбыта нашихъ углей до Константинополя и Суэзскаго канала.

Эти desiderata остались не исполненными и для нашихъ дней, средиземно-морской рынокъ до сихъ поръ остается внѣ вліянія Донецкаго Бассейна, несмотря на массу благопріятныхъ условій Что же касается вопроса объ эффективности пошлины, то это составитъ предметъ нашихъ разсужденій въ слѣдующемъ томѣ нашего труда.

Нѣсколько забѣгая впередъ, скажемъ кратко, что пошлина на южно-морской границѣ, несомнѣнно, оказала свое дѣйствіе въ томъ смыслѣ, что почти совершенно прекратила доступъ англійскаго угля. Иное слѣдуетъ сказать относительно пошлины по западной сухопутной границѣ: какъ только коньюктура угольнаго рынка подымается, какъ только начинаетъ чувствоваться недостатокъ товара на рынкѣ и крѣпнутъ цѣны—силезскій уголь. несмотря на пошлину, проникаетъ въ Одессу сухимъ путемъ и успѣшно конкуррируетъ тамъ съ лисичанскими и марьевскими углями. Это наглядно показалъ 1912 и 1913 г.г.

Намъ хотѣлось бы закончить эту главу характиристикой *сложенія капитала и издержекъ производства въ промышленности того времени*, но. къ сожалѣнію, мы лишены

были возможности исполнить эту работу, вслѣдствіе отсутствія матеріала. Прежде всего мы обратились къ нынѣ здравствующимъ горнопромышленнымъ дѣятелямъ того времени, но и отъ нихъ мы не могли получить никакого матеріала. А. А. Ауэрбахъ могъ только сослаться на цыфру 4—5 коп. съ пуда за проходку и очистныя работы, за каковую плату подрядился И. Прохоровъ работать у П. А. Карпова уголь въ 1876 году, причемъ Карповъ имѣлъ 3 коп. съ пуда чистой прибыли, а И. Прохоровъ „недурно зарабатывалъ“ [1]). Но эта цифра, очень приблизительная по словамъ самаго А. А. Ауэрбаха, совершенно не расчленена на отдѣльные элементы себѣ-стоимости и потому не пригодна для нашихъ цѣлей.

П. Н. Горловъ управляющій Корсунскою копью Русскаго Общества, къ которому мы также обратились съ нашимъ вопросомъ, указалъ, что расходованіе средствъ на его рудникѣ не было поставлено на такихъ основаніяхъ, которыя дали бы возможность точнаго выясненія этого вопроса, но что все-таки онъ думаетъ подойти къ этому вопросу въ своихъ мемуарахъ, которые онъ пишетъ.

Далѣе, въ литературѣ извѣстны два описанія каменноугольныхъ мѣсторожденій того времени: это—описаніе Голубовскаго каменноугольнаго мѣсторожденія, опубликованное А. А. Ауэрбахомъ въ № 5—6 „Горнаго Журнала“ за 1872 годъ, и описаніе Рутченковскаго мѣсторожденія каменнаго угля, данное Н. С. Авдаковымъ въ № 2 „Горнаго Журнала“ за 1877 г.

Но въ первомъ описаніи мы находимъ очень отрывочныя указанія по этому вопросу; мы узнаемъ изъ описанія А. А. Ауэрбаха, что непосредственныя работы по добыванію угля обходятся въ 3 коп., накладные расходы—$1^1/_2$ коп., итого $4^1/_2$ коп. за пудъ, продажная же цѣна на мѣстѣ—9 коп., т. е. „барыша приходится рубль на рубль“,

[1]) См. „Воспоминанія“ А. А. Ауэрбаха.

какъ говоритъ А. А. Ауэрбахъ. Однако, отъ рудника до Никитовки приходилось везти этотъ уголь на волахъ на протяженіи 58 верстъ, что стоитъ 8—9 коп., и это, конечно, тормазитъ сбытъ угля.

Вотъ какіе вопросы интересуютъ А. А. Ауэрбаха въ его описаніи Голубовскаго мѣсторожденія.

Очень подробное и обстоятельное описаніе Рутченковскаго мѣсторожденія, данное Н. С. Авдаковымъ, также къ сажалѣнію, не пригодно для нашихъ цѣлей, ибо само Рутченковское Общество, какъ это видно изъ описанія Н. С. Авдакова, представляетъ собою промышленное предпріятіе, весьма рѣзко отклоняющееся отъ нормальнаго типа, причемъ, по заключенію Н. С. Авдакова, и причины упадка такого громаднаго дѣла кроются не въ условіяхъ каменноугольной промышленности Донецкаго края, не въ недостаткѣ сбыта, не въ желѣзныхъ дорогахъ, не въ рабочихъ рукахъ и пр. —все это еще не могло оказать на молодое дѣло вліянія. Причины лежатъ въ самомъ веденіи дѣла, въ преждевременной затратѣ слишкомъ двухъ милліоннаго капитала. однимъ словомъ въ непропорціональности между затраченнымъ капиталомъ и промышленными условіями каменноугольнаго дѣла на югѣ Россіи.

Намъ представляется. что это отсутствіе достаточно обоснованнаго матеріала для характеристики вопроса объ элементахъ себѣ-стоимости добычи каменнаго угля Донецкаго Бассейна въ то время не является чѣмъ то случайнымъ и всецѣло объясняется тѣми особыми условіями, которыя переживала донецкая каменноугольная промышленность въ то время подъ вліяніемъ постройки желѣзныхъ дорогъ. Промышленность перестраивалась сообразно новымъ условіямъ новаго времени и, какъ мы видѣли, эта перестройка не представляла собою спокойнаго ровнаго процесса, а. наоборотъ, бурную порывистую смѣну развитія и упадка добычи. Передъ промышленностью начали намѣчаться новые рынки —

желѣзныя дороги, отдаленные города, какъ Москва, возникали новыя крупныя предпріятія, возникала рознь между районами, поставленными въ разныя условія въ отношеніи желѣзныхъ дорогъ и т. п. Все это заставляетъ насъ утверждать, что въ теченіи 70-хъ годовъ, подъ непрерывнымъ и сильнымъ вліяніемъ такого новаго могучаго фактора, какъ желѣзныя дороги, промышленность новаго типа еще только складывалась, только искала форму своей организаціи—и это отсутствіе опредѣленной ея внутренней структуры въ такой переходный и бурный періодъ ея развитія, конечно, не дало возможности выработать опредѣленные элементы ея себѣ-стоимости.

Въ послѣдующій періодъ развитія, въ 80-е годы, когда промышленность закрѣпила только что выработанный ею новый типъ ея бытія и, окончательно сложившись и найдя новый рынокъ въ металлургической примышленности, вступила въ блестящій періодъ развитія 90-хъ годовъ прошлаго вѣка—тогда оказалось возможнымъ намѣтить основные элементы новой структуры промышленности. Этотъ вопросъ будетъ нами изложенъ въ послѣдующемъ томѣ нашей работы.

Наша характеристика общихъ условій донецкой каменноугольной промышленности въ интересующій насъ періодъ не заключаетъ вопроса объ отношеніи промышленности къ *воднымъ путямъ сообщенія*. Это объясняется тѣмъ, что вопросъ этотъ не игралъ сколько-нибудь существенной роли въ жизни промышленности того времени. Правда, въ трудахъ Съѣздовъ горнопромышленниковъ юга Россіи за эти годы можно встрѣтить вопросъ о портахъ, пристаняхъ и водныхъ путяхъ сообщенія.

Такъ, на первомъ же Съѣздѣ горнопромышленниковъ юга Россіи уполномоченный отъ Морского Министерства г. Сѣмечкинъ представилъ по этому вопросу докладъ, гдѣ указалъ: 1) на необходимость канализировать рѣку Сѣвер-

ный Донецъ и нѣкоторые изъ его притоковъ, что должно повести къ значительному удешевленію доставки угля къ морю и къ возможности доставлять минеральное топливо на Донъ и на Таганрогскій рейдъ въ гораздо большемъ количествѣ, чѣмъ по желѣзнымъ дорогамъ; 2) затѣмъ, въ докладѣ г. Сѣмечкина было указано на важное значеніе Таганрога, какъ морского порта, черезъ который направляется отпускная торговля всей юго-восточной Россіи и доказывалось, на основаніи статистическихъ цыфръ и гидрографическихъ соображеній, удобство Таганрогскаго порта для устройства центральнаго Азовскаго порта, предполагаемаго къ сооруженію, что должно весьма облегчить будущій отпускъ донецкаго каменнаго угля заграницу. Кромѣ Таганрога большое значеніе для морской торговли южнорусскимъ углемъ имѣютъ Маріуполь и Севастополь, причемъ въ первомъ изъ нихъ, по продложенію доклада г. Сѣмечкина, должно быть расчищено устье Кальміуса, а во второмъ приспособлена для отпускной торговли сѣверная сторона бухты; 3) наконецъ, докладчикъ остановился на вопросѣ о современномъ состояніи русскаго каботажнаго флота и указалъ на необходимость развитія паровыхъ судовъ значительной вмѣстительности, для перевозки каменнаго угля къ южно-русскимъ портамъ и къ портамъ иностраннымъ, находящимся въ Черномъ морѣ, Архипелагѣ и въ восточной части Средиземнаго моря.

Первый же Съѣздъ возбудилъ ходатайство, чтобы Маріупольскій портъ былъ устроенъ такимъ образомъ, чтобы нагрузка каменнаго угля на суда производилась удобно и дешево.

Второй Съѣздъ углепромышленниковъ юга Россіи въ 1877 году возбудилъ ходатайство объ ускореніи пристани въ Александровскѣ.

В. Иславинъ въ своемъ упомянутомъ выше „Обзорѣ каменноугольной и желѣзодѣлательной промышленности

Донецкаго кряжа“ говоритъ объ образующемся „Обществѣ правильнаго судоходства по рѣкѣ Сѣверный Донецъ“, однимъ изъ учредителей котораго являлся самъ В. Иславинъ. Какъ узнаемъ изъ статьи г. Иславина, съ этимъ Обществомъ связывались предположенія о возможности проникновенія нашего угля въ Константинополь не сухимъ путемъ, а водой. Въ то время, когда Иславинъ писалъ свой обзоръ, нѣкоторыми лицами уже дѣлались попытки доставлять донецкій уголь въ Константинополь, но попытки эти успѣхомъ не увѣнчались.

Вообще надо замѣтить, что вглядываясь въ постановку и рѣшенія вопроса о водныхъ путяхъ сообщенія на Съѣздахъ горнопромышленниковъ юга Россіи мы находимъ, что въ огромномъ большинствѣ случаевъ этотъ вопросъ трактовался въ общей формѣ и не приводилъ къ конкретнымъ заключеніямъ, и это, несомнѣнно, находилось въ связи съ объективнымъ значеніемъ этого вопроса въ то время.

Желѣзныя дороги въ началѣ 70-хъ годовъ прошлаго вѣка представляли столь яркое явленіе, что водные пути оставались совершенно въ сторонѣ, въ тѣни. Поэтому вопросъ о портахъ, пристаняхъ и водныхъ путяхъ сообщенія являлся въ значительной степени академическимъ вопросомъ. Творчество новыхъ формъ промышленной жизни пошло по пути оборудованія Россіи рельсовой сѣтью, и результаты этого оказались столь быстрыми и сильными, что приковали къ себѣ вниманіе всего промышленнаго міра.

Интересно отмѣтить, что, какъ это будетъ показано въ послѣдующихъ томахъ нашей работы, изъ числа всѣхъ вопросовъ интересующей насъ категоріи впослѣдствіи выдвинулся вопросъ о Маріупольскомъ портѣ и на немъ преимущественно сосредоточилось вниманіе горнопромышленниковъ. Маріупольскій портъ имѣлъ значеніе, какъ пунктъ отправки угля въ Одессу: когда одесскій рынокъ былъ отвоеванъ у иностраннаго топлива, то обнаружилось,

что выгоднѣе донецкій уголь возить въ Одессу не непосредственно сплошнымъ желѣзнодорожнымъ путемъ, а по желѣзной дорогѣ до Маріуполя, а потомъ моремъ до Одессы. Такъ и выдвинулся вопросъ объ оборудованіи Маріуполя перегрузочными приспособленіями, объ его углубленіи и т. п.

Вопросъ о приспособленіи и оборудованіи другихъ портовъ, имѣющихъ значеніе для антрацитовой промышленности (Таганрогъ, Ростовъ на Дону) нѣсколько оживился лишь въ послѣднее время, въ связи съ вопросомъ объ экспортѣ донецкаго антрацита заграницу. Старый вопросъ о приведеніи р. Сѣверный Донецъ въ судоходное состояніе былъ разрѣшенъ очень недавно. Во время же первыхъ горнопромышленныхъ Съѣздовъ вопросъ о водныхъ путяхъ сообщенія, правда, фигурировалъ въ программѣ южныхъ горнопромышленниковъ, но практическое значеніе этого вопроса было очень не велико.

Постройка желѣзнодорожныхъ линій на горнопромышленномъ югѣ.

Значеніе грушевскаго антрацита въ жизни каменноугольной промышленности юга Россіи имѣло своимъ внѣшнимъ выраженіемъ то обстоятельство, что самая первая, самая ранняя желѣзнодорожная линія на югѣ Россіи имѣла цѣлью соединить грушевскія антрацитовыя мѣсторожденія съ Дономъ, для вывоза туда антрацита,

Это—маленькая *Грушевско-Донская желѣзная дорога*, протяженіемъ около 63 верстъ, отъ грушевскихъ антрацитовыхъ мѣсторожденій къ Дону, около Аксая. Дорога эта была осуществлена своеобразнымъ способомъ, именно распоряженіемъ Наказнаго Атамана Войска Донского и на средства этого Войска, согласно Высочайше утвержденному 18 декабря 1860 года Положенію. Построена она была съ подряда С. С. Поляковымъ и открыта для движенія въ маѣ 1861 года.

Постройка дороги обошлась въ 2.921.408 рублей, т. е. 44.262 руб. на версту[1]), Въ 1893 году эта дорога вмѣстѣ съ Козлово-Воронежско-Ростовской ж. д. вошла въ составъ Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Интересы той же грушевской антрацитовой промышленности были связаны съ другой дорогой, построенной вслѣдъ за Грушевско-Донской и являющейся какъ бы ея продолженіемъ—именно *Волго-Донской линіей*, построенной Кокоревымъ, Мельниковымъ и Новосельскимъ для доставки на Волгу грушевскаго антрацита при посредствѣ Грушевско-Аксайской линіи.

Наконецъ, третья линія, проектировавшаяся въ началѣ 60-хъ годовъ—линія *Грушевка-Екатеринославъ*—также была непосредственно связана съ той же грушевской антрацитовой промышленностью, которая, какъ было выяснено выше, играла такую выдающуюся роль на нашемъ каменноугольномъ югѣ.

Затѣмъ, послѣ небольшого промежутка времени начинается сооруженіе цѣлаго ряда желѣзныхъ дорогъ, имѣющихъ главнѣйшее значеніе именно для каменноугольной, а не для антрацитовой промышленности[2]).

Курско-Харьково-Азовская желѣзная дорога.

Вопросъ о постройкѣ дороги на Азовъ тѣсно связанъ съ тѣми измѣненіями, которыя были внесены въ наше народное хозяйство реформою 1864 года. Въ любопытной брошюрѣ „Харьково-Азовская желѣзная дорога и ея

[1]) См. Верховской „Краткій историческій очеркъ начала и распространенія желѣзныхъ дорогъ въ Россіи по 1897 г. включительно". С.П.Б. 1898 г. стр. 99. См. также Е. А. Могиленскій „Полвѣка взаимодѣйствія горнозаводской промышленности и желѣзныхъ дорогъ въ горнопромышленномъ районѣ юга Россіи", стр. 6.

[2]) При послѣдующемъ изложеніи мы будемъ придерживаться преимущественно вышецитированныхъ работъ Верховского и Могиленскаго.

государственное значеніе"[1]) указывается, что „освобожденіе крестьянъ совершенно измѣнило основанія хозяйства землевладѣльцевъ, какъ большихъ такъ и малыхъ"; одновременно съ этимъ введеніе акцизной системы вызвало упадокъ винокуренія и слѣдовательно отразилось также на положеніи сельскаго хозяйства. Въ 186^{2} году было въ Харьковской губерніи 188 винокуренныхъ заводовъ, а въ 186^{5} г.—только 100 заводовъ. Плохое состояніе сельскаго хозяйства оказываетъ понижающее давленіе на заработную плату. Отмѣчается явное паденіе скотоводства. Хлѣбъ съ дунайскихъ и венгерскихъ рынковъ черезъ новую желѣзную дорогу въ Кюстенджи окончательно добиваетъ азовско-черноморскую хлѣбную торговлю. Падаетъ цѣна на хлѣбъ и арендная плата на землю, растутъ недоимки.

„Главная причина экономическихъ бѣдствій южной Россіи, говоритъ далѣе брошюра, нѣтъ сомнѣнія, заключается въ отсутствіи путей сообщенія къ мѣстамъ сбыта на Азовскомъ морѣ"— и отсюда выводится идея о необходимости Азовской дороги.

Затѣмъ брошюра говоритъ о металлургической и каменноугольной промышленности южнаго района и въ заключеніи о стратегическомъ и политическомъ значеніи Азовской желѣзной дороги и о возможности развитія въ ея районѣ фабричнозаводской промышленности.

Желѣзная дорога отъ Курска къ Азовскому морю привлекала всегда вниманіе правительства. Когда при вступленіи Мельникова въ управленіе вѣдомствомъ путей сообщенія былъ выработанъ проектъ сѣти главныхъ желѣзнодорожныхъ линій, въ числѣ ихъ значилась т. н. „южная" линія отъ Москвы до Севастополя.

---

[1]) С.П.Б. 1867 г. Въ примѣчаніи на первой страницѣ брошюры объяснено, что „мысли, изложенныя въ брошюрѣ, заявлены обществу Харьковскою Губернскою земской управой въ статьяхъ напечатанныхъ въ „Одесскомъ Вѣстникѣ", "Современной Лѣтописи" и въ другихъ изданіяхъ".

Въ мартѣ 1865 года графъ Барановъ, князъ Кочубей и ген. маіоръ Марченко вошли съ предложеніемъ сооруженія дороги отъ Орла черезъ Курскъ и Харьковъ до Таганрога, съ вѣтвью къ Ростову на Дону, при исчисленной стоимости 1 версты для образованія капитала – 62.500 руб. и при гарантированномъ правительствомъ доходѣ въ $5^1/_2$% съ погашеніемъ на капиталъ по дѣйствительной стоимости сооруженія.

Вопросъ о выдачѣ концессіи обсуждался въ Комитетѣ желѣзныхъ дорогъ 1 февраля 1866 года. Первоначальныя требованія учредителей были измѣнены, но всетаки въ февралѣ 1866 года концессія была выдана графу Баранову на выгодныхъ условіяхъ съ дозволеніемъ къ 18 мая составить Общество.

Этотъ срокъ былъ трижды отдаленъ и къ 31 января 1867 года концессія потеряла силу.

Въ теченіе первой половины 1867 г., поступали предложенія отъ цѣлаго ряда учредителей, русскихъ и иностранныхъ (Мармонтъ и Грегори, Букье, Харьковское Губернское Земство), о выдачѣ имъ концессіи на эту дорогу, но концессія не была выдана отчасти по финансовымъ соображеніямъ, отчасти же потому, что у правительства возникло предположеніе строить эту дорогу на казенный счетъ.

На основаніи Высочайшаго повелѣнія 21 марта 1867 г. предполагалось, вслѣдъ за окончаніемъ постройки казною Московско-Курской желѣзной дороги приступить къ постройкѣ, также средствами казны, участка отъ Курска до Харькова.

Однако, этотъ проектъ не осуществился, вслѣдствіе вступленія въ этотъ вопросъ частныхъ предпринимателей, причемъ одновременно былъ разрѣшенъ также и вопросъ о постройкѣ дороги до Азовскаго моря.

Соискателями на постройку дороги отъ Курска до Харькова явились: Товарищество Козакова и Губонина и

Рязанскій 1-й гильдіи купецъ Поляковъ, предлагавшій въ своихъ условіяхъ краткій срокъ постройки дороги и вообще пріемлемыя условія, почему 1 марта 1868 года, послѣдовало Высочайшее утвержденіе двухъ заключенныхъ съ Поляковымъ договоровъ: одинъ—на постройку линіи отъ Курска до Харькова, другой—отъ Харькова къ Таганрогу и Ростову.

По первому изъ этихъ договоровъ срокомъ окончанія постройки и открытія движенія было назначено 1 августа, 1868 года. Въ договорѣ съ Поляковымъ въ первый разъ было оговорено, что *строитель обязанъ пріобрѣтать матеріалъ отечественнаго происхожденія.* По § 6 договора

> „потребное количество рельсовъ съ ихъ принадлежностями, разныхъ машинъ и металлическихъ потребностей и подвижного состава учредитель обязанъ пріобрѣсти въ Россіи, если русскіе заводчики въ состояніи будутъ исполнять заказы согласно назначеннымъ срокамъ для окончанія работъ".

На сооруженіе дороги и на снабженіе ея подвижнымъ составомъ правительство предоставляло учредителю ссуду въ 9 мил. руб. кред. Капиталъ общества былъ гарантированъ въ 5% чистаго дохода и $^1/_{12}$% погашенія по расчету 68.000 руб. мет. на версту.

По второму изъ упомянутыхъ выше договоровъ учредитель обязывался приступить ко всѣмъ работамъ по постройкѣ жел. дор. отъ Харькова до Таганрога и Ростова одновременно съ началомъ работъ на участкѣ отъ Курска до Харькова, кромѣ поставокъ рельсъ и подвижного состава. Всѣ работы и поставки учредитель обязывался производить на собственныя средства до окончательнаго рѣшенія вопроса о концессіи и окончить всю дорогу въ теченіе двухъ лѣтъ со дня выдачи концессіи.

Концессія осталась за Поляковымъ и уставъ Общества Курско-Харьково-Азовской жел. дор. былъ утвержденъ 7 ноября 1869 года. Историки нашего желѣзнодорожнаго дѣла подчеркиваютъ чрезвычайную быстроту постройки этой

дороги, не считавшуюся ни съ какими установленными сроками. Какъ говоритъ по этому вопросу Верховской (стр. 134):

„Концессія Высочайше утверждена 27 августа 1868 г. Уставъ Высочайше утвержденъ 7 ноября 1869 г. Первый участокъ открытъ для движенія въ іюлѣ 1869 г. Второй участокъ открытъ для движенія въ декабрѣ 1869 г. Кромѣ крайней быстроты производства работъ, здѣсь обращаетъ на себя вниманіе то обстоятельство, что уставъ Общества, назначавшій срокомъ открытія второго участка 1 октября 1870 г., утвержденъ только за мѣсяцъ до такого открытія и что первый участокъ былъ открытъ только черезъ 11 мѣсяцевъ по выдачѣ концессіи, ранѣе которой учредитель не имѣлъ права реализовать капиталъ и долженъ былъ ограничиваться данной ему правительствомъ 9 милліонною ссудою“.

Въ предѣлахъ Донецкаго Бассейна направленіе новой дороги съ сѣверо-запада на юго-востокъ опредѣлялось такими пунктами: Славянскъ-Краматоровская-Константиновка-Никитовка-Ханжонково-Илловайское-Таганрогъ-Ростовъ н/Д.

Азовская дорога оживила большой угледобывающій районъ, открыла доступъ углю на рынки, стимулировала добычу и создала рознь районовъ Донецкаго Бассейна.

Воронежско-Ростовская линія.

Въ сооруженіи этой линіи были заинтересованы: Воронежское земство—съ точки зрѣнія хлѣбнаго экспорта въ южные порты и Войско Донское—съ точки зрѣнія вывоза антрацита на сѣверъ.

Уполномоченнымъ Воронежскаго земства и Донского Войска выступилъ тотъ же Поляковъ, который успѣшно конкуррировалъ съ другими соискателями, и въ 1869 г. концессія осталась за Поляковымъ.

По концессіи Воронежско-Ростовская линія составляла одно предпріятіе, подраздѣляясь на два отдѣленія: первое отъ Воронежа до ст. Максимовки (нынѣ Шахтная), Грушевской жел. дор., второе—до Ростова, съ вѣтвями къ

станціи Азовской дороги и отъ Максимовской станціи къ каменноугольнымъ копямъ. Капиталъ Общества опредѣлялся по первому отдѣленію въ 31.479.000 руб. мет., изъ нихъ $^2/_3$ гарантированныхъ, по второму же отдѣленію 4.689.600 руб. мет. негарантированныхъ.

Къ работамъ было приступлено въ маѣ 1870 года; 28 ноября 1871 г. былъ открытъ для движенія участокъ Лиски—Максимовка. Еще ранѣе этого, по ходатайству наказного атамана ген. В. Д. Черткова, 30 іюля 1867 года послѣдовало Высочайшее повелѣніе о сооруженіи *Аксайско-Ростовской вѣтви* (12 в.), соединившей Грушевскую дорогу непосредственно съ Азовскимъ моремъ.

Разсматриваемая нами линія обслуживала восточную часть Донецкаго Бассейна, антрацитовыя мѣсторожденія Области Войска Донского, соединяя ихъ съ Азовскимъ моремъ и давая выходъ на сѣверъ ихъ продуктамъ.

Константиновская желѣзная дорога.

Вопросъ о постройкѣ Константиновской дороги былъ возбужденъ Д. Юзомъ въ связи съ предложеніемъ его образовать Новороссійское Общество.

Журналомъ Комитета Министровъ 1—8 апрѣля 1869 года это предложеніе и договоръ съ Юзомъ были приняты. Это постановленіе получило утвержденіе 18 апрѣля того же года, но уставъ Общества былъ Высочайше утвержденъ только 24 апрѣля 1870 года, съ обязательствомъ приступить къ работамъ въ теченіе 6 мѣсяцевъ и окончить постройку въ теченіе 6 лѣтъ. Капиталъ Общества былъ опредѣленъ въ 5.355.000 руб. мет. или по 64.000 руб. верста. Участокъ Константиновка—Ясиноватая—Еленовка былъ открытъ для движенія въ 1872 году.

Эта дорога, какъ видно изъ самой ея исторіи, имѣла цѣлью дать выходъ на Азовскую дорогу каменному углю и

желѣзу Новороссійскаго Общества. Эта линія не имѣла выхода на югъ и лишь въ 1882 году она была продолжена до Маріуполя.

Въ томъ же 1872 году 1 іюля Министерство Путей Сообщенія вошло съ представленіемъ относительно постройки питательныхъ вѣтвей къ уже открытымъ и строящимся магистралямъ, въ томъ числѣ отъ Голубовскихъ и Орѣховскихъ каменноугольныхъ копей до Никитовки (Е. А. Могиленскій, цит. соч., стр. 12).

Донецкая желѣзная дорога.

Эта дорога была проведена уже послѣ возникновенія Съѣздовъ горнопромышленниковъ юга Россіи, при ихъ ходатайствахъ о проведеніи этой линіи, съ указаніемъ на то оживленіе горнопромышленной дѣятельности, которое произойдетъ при проведеніи этой дороги.

Идея Донецкой желѣзной дороги возникла еще до образованія Съѣздовъ горнопромышленниковъ юга Россіи. Эта дорога была внесена въ Высочайше утвержденную въ 1870 году сѣть желѣзнодорожныхъ линій, и съ того времени она неизмѣнно признавалась крайне важной и неотложной, т. к. съ ея постройкой связывалось оживленіе каменноугольной промышленности, задержка въ истребленіи южныхъ лѣсовъ, облегченіе способовъ снабженія Черноморскаго флота металлами и минеральнымъ топливомъ, удовлетвореніе интересовъ вѣдомства Государственныхъ Имуществъ и усиленіе дѣятельности Луганскаго казеннаго завода[1]).

Несмотря на это, дорога была осуществлена не скоро и послѣ большихъ треній.

Въ 1874 году, 14 марта, послѣдовало Высочайшее повелѣніе внести въ Комитетъ Министровъ представленіе о безотлагательномъ сооруженіи Донецкой и Мелитопольской

[1]) Верховской, цит. соч., стр. 266.

жел. дор., но при обсужденіи этого вопроса въ Комитетѣ Министровъ возникли разногласія относительно способа осуществленія этого предпріятія.

Къ этому времени выяснилась непригодность системы публичной подписки на акціи, практиковавшейся при осуществленіи Оренбургской, Фастовской, Уральской и Привислянской жел. дор. и всталъ вопросъ о замѣнѣ этой системы другою.

Вопросъ этотъ возникъ и въ Комитетѣ Министровъ при обсужденіи указаннаго выше Высочайшаго повелѣнія о сооруженіи Донецкой желѣзной дороги, причемъ между членами Комитета Министровъ возникли по этому вопросу разногласія. Министръ Путей Сообщеній графъ А. Бобринскій высказывался противъ предоставленія какому-либо Обществу концессіи на эту дорогу и признавалъ болѣе цѣлесообразнымъ строить ее средствами казны. Министръ Финансовъ графъ Рейтернъ также соглашался съ неудобствомъ предоставленія какому-либо Обществу концессіи на эту дорогу, но въ то же время рѣшительно высказывался противъ постройки ея казной, п. ч., по его мнѣнію, вмѣшательство въ это дѣло казны нарушило бы принципъ частной предпріимчивости, столь необходимый въ данномъ дѣлѣ [1]).

Вслѣдствіе этого разногласія дѣло вовсе не было рѣшено, пока Бобринскій и Рейтернъ оставались на своихъ постахъ. Новый Министръ Путей Сообщенія генералъ Посьетъ 19 октября 1874 г. получилъ Высочайшее разрѣшеніе на постройку Донецкой и Мелитопольской жел. дор. частными средствами.

Высочайше утвержденнымъ 22 апрѣля 1875 года положеніемъ Комитета Министровъ было опредѣлено только

---

[1]) Въ ранней исторіи нашего желѣзнодорожнаго строительства нерѣдки случаи именно такого взаимоотношенія вѣдомства Министерства Путей Сообщенія и Финансовъ, когда первое вѣдомство стоитъ за казенную постройку желѣзныхъ дорогъ, а Министръ Финансовъ противъ этого.

направленіе Донецкой дороги, причемъ проектировалась обширная сѣть, состоящая изъ слѣдующихъ участковъ:

а) отъ проектированной на Волго-Донской желѣзной дорогѣ станціи Зеленой до станціи Звѣрево, на Воронежско-Ростовской жел. дор., названной впослѣдствіи Восточно-Донецкою жел. дор.,

б) отъ ст. Звѣрево по водораздѣлу Донецкаго кряжа до проектированной ст. Хацепетовки съ вѣтвями: отъ Хацепетовки до Никитовки (Курск.-Харьк.-Азовск. ж. д.), отъ ст. Толстой къ Луганскому заводу и отъ этой послѣдней вѣтви къ Курско-Харьково-Азовской, по направленію къ Славянску съ развѣтвленіями къ Лисичанску и Бахмуту.

в) отъ ст. Хацепетовки къ ст. Синельниково на Лозово-Севаст. ж. д., съ пересѣченіемъ Азовской дороги у ст. Криничной и Константиновской дороги у ст. Рудничной.

г) отъ г. Екатеринослава, черезъ Кривой Рогъ, до ст. Казанки на Харьково-Николаевской ж. д., съ мостомъ черезъ Днѣпръ (впослѣдствіи—особая Екатерининская ж. д.).

Въ томъ же 1875 году, 13 іюня, Министръ Путей Сообщенія, въ особомъ представленіи въ Комитетъ Министровъ, призналъ невозможнымъ приступить сразу къ осуществленію всего этого грандіознаго проекта и полагалъ необходимымъ ограничиться сооруженіемъ центральной части сѣти, Звѣревско-Никитовской линіи, прорѣзывающей самыя богатыя мѣсторожденія каменнаго угля.

Въ томъ же году были одобрены проекты концессіи на образованіе Общества Донецкой желѣзной дороги и устава этого общества, причемъ строительная цѣна была опредѣлена въ размѣрѣ 44.166 руб. 66 к. мет. верста.

Послѣ неудачной попытки С. С. Полякова получить эту концессію [1]), она досталась С. И. Мамонтову, на что послѣдовало 23 января 1876 года Высочайшее утвержденіе.

---

[1]) С. С. Поляковъ участвовалъ въ сосѣднихъ Курско-Харьково-Азовской и Козлово-Воронежско-Ростовской жел. дорогахъ и потому не могъ получить эту концессію, согласно Высочайше утвержденному Положенію Комитета Министровъ 1874 г.

По уставу Донецкая желѣзная дорога должна была состоять изъ слѣдующихъ участковъ: отъ ст. Звѣрево, К.-В.-Ростовской ж. д. до ст. Криничной, К.-Х.-Азовской ж. д., съ вѣтвями до Никитовки. Азовской жел. дор., до рѣки Сѣвернаго Донца чрезъ Луганскій заводъ съ пристанью на этой рѣкѣ. отъ этой вѣтви по направленію къ Славянску, на Азовской дорогѣ, съ развѣтвленіемъ къ Лисичанску и Бахмуту.

Основной капиталъ былъ опредѣленъ въ 22.806.625 руб. мет., изъ нихъ 5.701.625 руб. въ акціяхъ съ гарантіей 5% дохода и 1/10% погашенія, остальное въ облигаціяхъ, оставляемыхъ за правительствомъ по 96 за 100.

Особенностью этого устава было включеніе впервые въ составъ правленія двухъ директоровъ отъ правительства, назначаемыхъ: одинъ Министромъ Путей Сообщенія, другой Министромъ Государственныхъ Имуществъ.

Впослѣдствіи Донецкая дорога вошла въ составъ другихъ крупныхъ дорогъ юга Россіи: Екатерининской, Курско-Харьково-Севастопольской и Юго-Восточныхъ.

Движеніе на Донецкой дорогѣ открывалось въ слѣдующей послѣдовательности: 1-го декабря 1878 г. на участкахъ Звѣрево-Никитовка, Дебальцево-Луганскъ, Дебальцево-Краматорская, Ступки-Бахмутъ; въ маѣ—октябрѣ 1879 г. на участкахъ Попасная-Лисичанскъ. Хацепетовка-Криничая. Криничная-Ясиноватая.

Донецкая дорога перерѣзала въ разныхъ направленіяхъ внутреннюю часть Донецкаго бассейна и закончила собою циклъ желѣзнодорожнаго строительства, охватывающаго десятилѣтіе 1868—1879 г.г. и оказавшаго очень сильное вліяніе на развитіе каменноугольной и антрацитовой промышленности Донецкаго бассейна.

Желѣзныя дороги по отношенію къ каменноугольной и антрацитовой промышленности юга Россіи сыграли двоякую роль; во-первыхъ, онѣ явились новымъ могучимъ транс-

портнымъ средствомъ, открывшимъ новые выходы для донецкаго топлива; во вторыхъ онѣ сами явились значительнѣйшимъ рынкомъ сбыта для донецкой каменноугольной промышленности.

Эта роль желѣзныхъ дорогъ нами разобрана при характеристикѣ рынковъ сбыта донецкой каменноугольной и антрацитовой промышленности въ концѣ шестидесятыхъ и въ семидесятые годы прошлаго столѣтія.

Закончимъ настоящую характеристику желѣзнодорожнаго вопроса на югѣ Россіи цыфровымъ сопоставленіемъ роста желѣзнодорожнаго строительства во всей Россіи и въ южномъ горнопромышленномъ районѣ[1]).

Таблица № 19.

ГОДЫ	Длина желѣзнодорожной сѣти (верстъ)	
	Всего въ Россіи	На югѣ Россіи
1861 годъ	1.953,5	68
1869 „	7.643,5	366
1871 „	12.712	434
1872 „	13.220	520
1873 „	15.193	562
1876 „	18.239	587
1878 „	20.473	979
1879 „	21.101	1.067

(Данныя этой таблицы заимствованы: для всей Россіи —изъ труда А. П. Кеппена по исторіи рельсоваго производства въ Россіи, стр. 2, для юга Россіи—изъ вышецитированной работы Е. А. Могиленскаго, приложеніе 1-е).

[1]) Подъ желѣзными дорогами въ южномъ горнопромышленномъ районѣ мы, въ согласіи съ Е. А. Могиленскимъ (цит. соч., стр. 5) понимаемъ „желѣзнодорожную сѣть, обслуживающую южно-русскую горнозаводскую промышленность, подразумѣвая подъ таковой сѣтью лишь дороги и вѣтви, находящіяся въ самомъ Донецкомъ Бассейнѣ и ближайшія къ нему, т. е. исключительно линіи того района, гдѣ происходитъ самое производство горнозаводскихъ грузовъ и непосредственно бьется горнопромышленная жизнь, т. к. въ болѣе широкомъ смыслѣ горную промышленность обслуживаютъ всѣ желѣзныя дороги, перевозящія ея продукты". Этой точкой зрѣнія мы руководились при характеристикѣ желѣзнодорожнаго строительства въ южномъ горнопромышленномъ районѣ.

Если сопоставить крайнія цыфры каждаго ряда, то получится, что за указанный періодъ времени увеличеніе всей сѣти желѣзныхъ дорогъ Россійской Имперіи выразится отношеніемъ 1:10,8, а южныхъ желѣзнодорожныхъ линій 1:15,6,

Отсюда слѣдуетъ, *что югъ Россіи интенсивнѣе обстраивался желѣзными дорогами, чѣмъ прочіе районы Имперіи.*

Вопросъ о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ на Съѣздахъ горнопромышленниковъ юга Россіи.

Какъ видно изъ нашего предыдущаго изложенія, ко времени перваго Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи (1874 г.), Донецкій Бассейнъ обслуживался двумя крупными магистральными линіями, тянувшимися съ сѣвера на югъ: одна—въ районѣ антрацитовой промышленности, другая—внесшая оживленіе въ Никитовскій и Горловскій каменноугольный районы. Угли другихъ районовъ не были непосредственно затронуты желѣзными дорогами.

Естественно, что на первомъ же Съѣздѣ прежде всего возникъ вопросъ о необходимости проведенія Донецкой желѣзной дороги, которая должна была прорѣзать Донецкій Бассейнъ. Ко времени перваго Съѣзда Донецкая дорога была уже проектирована правительствомъ, и задача Съѣзда сводилась къ тому, чтобы усиленно выдвигать значеніе этой дороги и разрабатывать вопросъ о ея направленіи. Въ докладѣ комиссіи I-го Съѣзда, „о необходимости распространенія сѣти желѣзныхъ дорогъ для поддержанія и развитія горно-заводской промышленности на югѣ Россіи“ (докладчикъ П. Н. Горловъ) мы находимъ такую характеристику этого вопроса:

„Съѣздъ, созванный для обсужденія средствъ перевозки каменнаго угля по южнымъ дорогамъ, не выполнилъ бы своей задачи, если бы забылъ, что на большомъ протяженіи

Донецкаго Бассейна многія прекрасныя мѣсторожденія лишены совершенно возможности сбыта, что многія частныя обширныя копи, устроенныя въ 1871 г., каковы—Орѣховская, Голубовская, Краснопольская, Селезневская, Успѣнская, Ровенецкая и др. обречены на застой и бездѣйствіе, вслѣдствіе того, что около нихъ не проводится до сего времени дорога Донецкая. Эта дорога въ предѣлахъ отъ Азовской дороги до р. Донца оживитъ многое, нынѣ втунѣ лежащее; дастъ возможность потребителямъ западной и восточной части Россіи имѣть тѣ сорта минеральнаго топлива, которые для нихъ нужны; удовлетворитъ каждаго, ибо пройдетъ черезъ районы углей жирныхъ, сухихъ, пламенныхъ и антрацитовыхъ. Правительство сознало всю важность Донецкой дороги, утвердило ея направленіе, направленіе Луганской ея вѣтви и продолженіе до Волги..... Линія Донецкая, проведенная т. о., вызывая производительность въ части своей отъ Никитовки до Луганскаго завода и отъ р. Торца до р. Донца, откроетъ сбытъ угля на Волгу и внутрь Россіи".

Поэтому Съѣздъ опредѣлилъ направленіе Донецкой дороги т. о.:

1) Отъ ст. Никитовки (Курско-Азовской ж. д,) до ст. Звѣрево (Воронежско-Ростовской ж. д.) и далѣе на ст. Кривую-Музгу (Волго-Донской ж. д.). . . .	469 верст.
2) Вѣтвь этой дороги отъ ст. Толстая-Могила до Луганскаго завода и далѣе до Краснаго Яра на Донцѣ	83 „
3) Продолженіе этой вѣтви до ст. Миллерово (Вор.-Рост. жел. дор.) . , .	77 „
	629 „

Кромѣ этого, первый Съѣздъ горнопромышленниковъ юга Россіи былъ занятъ вопросомъ о развитіи желѣзнодорожной сѣти въ западномъ и южномъ направленіяхъ. По вопросу о западномъ направленіи въ вышецитированномъ докладѣ П. Н. Горлова I Съѣзду мы находимъ слѣдующее:

„На западѣ отъ Донецкаго кряжа, за Днѣпромъ, лежитъ Кривой Рогъ, мѣсторожденіе желѣзныхъ рудъ, по качеству и количеству ихъ—южная гора Благодать... Мѣстечко Кривой Рогъ, для пользы горнаго дѣла на югѣ Россіи, долженъ быть соединенъ съ Донецкимъ кряжемъ дорогой прямой и удобной; по этой дорогѣ повезутъ руду въ Донецкій кряжъ; по ней пойдетъ уголь на Днѣпръ и въ Кіевскую губернію, на свеклосахарные заводы, которые, принося значительный доходъ государству въ настоящее время и истребивъ свои лѣсныя чащи, уже покупаютъ уголь донецкій".

Въ виду этого, первый Съѣздъ горнопромышленниковъ юга Россіи, согласно докладу своей комиссіи, высказался за проведеніе слѣдующихъ желѣзнодорожныхъ линій:

1) Отъ Екатеринослава и до Кривого Рога и далѣе до Знаменско-Николаевской линіи . . . 220 вер.

2) Отъ Екатеринослава до ст. Знаменской . . 170 вер.

390 вер.

Наконецъ, послѣднее направленіе, интересовавшее Съѣздъ, это направленіе на югъ, продолженіе Константиновской жел. дор., которая въ то время представляла интересъ лишь для Новороссійскаго Общества. Съѣздъ высказался за направленіе отъ ст. Еленовка (Константиновской ж. д.) до Мелитополя (Лозово-Севастопольской ж. д.), слѣдовательно, почти параллельно сѣверному берегу Азовскаго моря, съ вѣтвью на Маріуполь.

Дорога Еленовка-Мелитополь осталась неосуществленной и до настоящаго времени. Маріуполь же соединенъ съ Донецкимъ Бассейномъ непосредственнымъ продолженіемъ вѣтви съ Еленовки [1]).

Въ мотивировкѣ комиссіи I-го Съѣзда, направленіе на Маріуполь получило государственно-политическое значеніе. „Черное море и нашъ черноморскій флотъ пользуются русскимъ топливомъ и въ случаѣ блокады портовъ, при отсут-

[1]) Какъ это было изложено въ ходатайствѣ второго Съѣзда углепромышленниковъ юга Россіи.

ствіи желѣзной дороги, могутъ совсѣмъ остаться безъ угля. Неужели такія потребности для насъ чужды?—Нѣтъ, ихъ слѣдуетъ удовлетворить".

Указанныя направленія, съ небольшими измѣненіями, привлекали къ себѣ вниманіе II и III Съѣздовъ горнопромышленниковъ юга Россіи. Но особенный интересъ Съѣздовъ былъ сосредоточенъ на вопросѣ о Донецкой желѣзной дорогѣ. Одинъ лишь фактъ разсмотрѣнія проекта этой дороги въ правительственныхъ учрежденіяхъ далъ толчокъ къ сильному ажіотажу въ Донецкомъ Бассейнѣ.

Надежды, возлагавшіяся на эту дорогу, были колоссальны; по расчетамъ II Съѣзда углепромышленниковъ юга Россіи ожидаемое дѣйствіе этой дороги выражалось слѣдующими цыфрами.

	Возможная производительность	Дѣйствительная производительность	Сбытъ на рынокъ	Вѣроятная производительность копей съ открытіемъ Донец. ж. д.
	тысячи пудовъ			
Каменноугольныхъ копей	33.600	28.050	19.915	77.150
Антрацитовыхъ „	33.400	26.400	22.230	44.300

Мы уже показали выше, какъ послѣ проведенія Донецкой дороги возрасли перевозки минеральнаго топлива—и это несмотря на то, что она не была доведена „ни до Днѣпра, ни до Волги" и оказалась замкнутой „дорогами Азовскою и Козлово-Воронежско-Ростовскою", что поставило ее „въ полную зависимость отъ этихъ двухъ дорогъ"[1]).

Если всмотрѣться въ постановленія первыхъ Съѣздовъ по вопросу о проведеніи новыхъ желѣзнодорожныхъ линій, явно бросается въ глаза, т. ск., *„угольная" тенденція* этихъ постановленій: всѣ пожеланія Съѣздовъ (получившія

[1]) См. А. П. Кеппена въ „Историко-статистическомъ обзорѣ промышленности Россіи", т. I.

впослѣдствіи осуществленіе) направлены на то, чтобы создать выходъ на рынокъ именно донецкому углю, а не антрациту.

Это еще лишній разъ подтверждаетъ неоднократно высказываемое нами мнѣніе о томъ, что Съѣзды, по крайней мѣрѣ въ первое время ихъ существованія, фактически представляли и не могли не представлять организацію по защитѣ интересовъ интенсивно развивавшейся въ то время каменноугольной (а не антрацитовой) промышленности юга Россіи.

Условія желѣзнодорожной перевозки.

а) Борьба съ желѣзнодорожными непорядками.

Борьба съ желѣзнодорожными непорядками при перевозкѣ минеральнаго топлива по рельсовымъ путямъ, такъ живо и такъ глубоко волновавшая первые Съѣзды горнопромышленниковъ юга Россіи, имѣла своимъ прототипомъ тѣ выступленія по этому вопросу, которыя исходили отъ донскихъ антрацитопромышленниковъ.

Въ архивѣ выборнаго донскихъ углепромышленниковъ находится дѣло № 1 за 1870 годъ „по жалобѣ углепромышленниковъ на стѣснительныя дѣйствія правленія желѣзной дороги въ перевозкѣ съ шахтъ угля". Дѣло начинается актомъ-постановленіемъ донскихъ антрацитопромышленниковъ въ декабрѣ 1870 г. о непорядкахъ при перевозкѣ антрацита на Грушевской жел. дорогѣ. Общій смыслъ жалобъ углепромышленниковъ, изложенныхъ въ этомъ актѣ и въ послѣдующихъ актахъ, составляющихъ содержанія этого дѣла — слѣдующій:

Грушевско-Аксайская желѣзная дорога, построенная на средства Войска Донскаго, была устроена съ единственною цѣлью предоставить грушевскому антрациту удобное и дешевое транспортное средство. Находившаяся сперва въ непосредственномъ вѣдѣніи Войска, подъ управленіемъ осо-

баго Войскового Комитета, дорога затѣмъ была передана въ арендное содержаніе С. С. Полякову, а потомъ въ іюнѣ 1870 года передана Обществу Воронежско-Ростовской жел. дороги, гдѣ учредителемъ и главнымъ пайщикомъ состоялъ тотъ же Поляковъ.

Съ переходомъ дороги къ Полякову, начались стѣсненія и затрудненія въ сбытѣ антрацита, главнѣйшія изъ которыхъ, по мнѣнію грушевскихъ антрацитопромышленниковъ, сводятся къ слѣдующему.

Во-первыхъ, паровозы и вагоны Грушевско-Аксайской дороги Поляковъ началъ употреблять на постройку Аксайско-Ростовской, Грушевско-Воронежской и Ростовско-Гниловской линій; незначительный подвижной составъ былъ приведенъ въ печальное состояніе, и хотя и былъ пополняемъ Поляковымъ, но крайне недостаточно и незначительно, притомъ малосильными паровозами (сравнительно съ прежнимъ подвижнымъ составомъ).

Въ результатѣ—замедленіе доставокъ антрацита по желѣзной дорогѣ. По характеристикѣ докладной записки углепромышленниковъ Министру Путей Сообщенія, поданной въ февралѣ 1871 года,

> „вагоны за углемъ приходятъ, какъ рѣдкость; небольшіе угольные склады для торговли въ Новочеркасскѣ, Нахичевани и Ростовѣ пусты и помѣсяцамъ остаются безъ угля; цѣна антрацита въ настоящее время на Грушевскомъ рудникѣ отъ 5 до 6 копѣекъ, а въ Ростовѣ до 20 и 30 копѣекъ, тогда какъ перевозка по желѣзной дорогѣ стоитъ около 2 коп.; прошлую осень большая часть судовъ, пришедшихъ изъ портовъ за углемъ въ Аксай и Ростовъ, возвратились пустыми за недостаткомъ его“ и т. д.

Создавшееся т. о. положеніе осложнилось другой группой непорядковъ, возникшихъ съ переходомъ дороги къ Полякову; это—произвольное распредѣленіе вагоновъ между отправителями. Въ одномъ изъ декабрскихъ протоколовъ собранія грушевско-власовскихъ углепромышленниковъ, въ

1870 году (находящихся въ томъ же дѣлѣ) эта сторона вопроса охарактеризована болѣе подробно и болѣе конкретно, чѣмъ это горнопромышленники дѣлали въ офиціальныхъ актахъ. Въ этомъ протоколѣ рѣзко сказано, что управленіе дороги „при маломъ подвижномъ составѣ, не имѣя возможности удовлетворить всѣхъ потребностей, руководствуется не очереднымъ спискомъ въ раздачѣ вагоновъ, но какою-то предупредительною угодливостію отдавать однимъ все, а другимъ ничего; такимъ преимуществомъ и даже какъ бы привиллегіею пользуются при перевозкѣ угля Общества: Русскаго Общества Пароходства и Торговли и Волго-Донское, которымъ безпрекословно высылаются и выдаются вагоны, подъ названіемъ обязательныхъ, по требованіямъ прикащиковъ отъ обществъ, которые, пользуясь правомъ, дарованнымъ ихъ обществамъ перевозятъ безостановочно и свой собственный уголь".

Третій пунктъ жалобъ грушевскихъ антрацитопромышленниковъ—это жалобы на чрезвычайно медленную и несвоевременную доставку антрацита. Случалось, что груженые вагоны, со дня принятія ихъ желѣзною дорогою на Грушевкѣ доходили до г. Ростова (70 верстъ) и Аксайской станицы (59 верстъ) въ теченіе 3-хъ и болѣе мѣсяцевъ.

При такой медленности доставки, дорога требовала очень быстрой ихъ разгрузки по прибытіи ихъ: на разгрузку полагалось 3 часа, подъ угрозой 15-ти рублеваго штрафа за сутки простоя, причемъ подача вагоновъ была очень неравномѣрна въ теченіе сутокъ.

Далѣе, при слѣдованіи грузовъ антрацита по желѣзной дорогѣ происходили большія хищенія и недостачи угля, за которыя желѣзная дорога не хотѣла принимать на себя отвѣтственность.

Таковы главнѣйшіе пункты жалобъ грушевскихъ антрацитопромышленниковъ на непорядки, царящіе на Грушевско-Аксайской желѣзной дорогѣ подъ управленіемъ Полякова.

На почвѣ этого недовольства, встрѣченнаго очень сочувственно Областнымъ Правленіемъ Войска Донского, возникъ проектъ передачи Грушевско-Аксайской желѣзной дороги Обществу шахтовладѣльцевъ въ арендное содержаніе. Этотъ проектъ не могъ быть осуществленъ, какъ по причинамъ формальнаго характера (договоръ съ Поляковымъ), такъ и по финансовымъ причинамъ: въ письмѣ отъ 27 августа 1873 г. за № 12.166[1]) Областное Правленіе Войска Донского осторожно освѣдомляется, „на какихъ условіяхъ общество шахтохозяевъ желаетъ принять объясненную дорогу т. е. какую полагаетъ опредѣлить Войску плату ежегодно за дорогу, чѣмъ должно быть обезпечено Войско относительно исправнаго платежа и на какой срокъ Общество желаетъ взять оную... При этомъ для свѣдѣнія Общества сообщаетъ, что на капиталъ 3.021.203 руб. 72 коп., затраченный на устройство Грушевской дороги, Войскомъ получается процентовъ болѣе 150.000 руб. серебромъ".

Нѣсколькими годами позднѣе, именно въ 1874 году, аналогичныя жалобы на желѣзнодорожные непорядки были высказаны со стороны донецкихъ углепромышленниковъ по адресу Козлово-Воронежско-Ростовской ж. д. Какъ видно изъ одного дѣла изъ архива выборнаго донскихъ углепромышленниковъ (дѣло 1873—1875 г.г., № 14 подъ заглавіемъ „постановленія собранія донскихъ углепромышленниковъ") въ октябрѣ 1874 года на собраніи Общества донскихъ углепромышленниковъ было обращено вниманіе на „недостатокъ вагоновъ и неправильную раздачу оныхъ" и въ устраненіе этого было предложено руководствоваться выработанными донскими углепромышленниками „правилами для раздачи вагоновъ".

Сущность этихъ правилъ сводится къ слѣдующему:

Правомъ полученія вагоновъ для нагрузки угля поль-

---

[1]) Находится въ томъ же дѣлѣ за 1870 г. № 1 изъ архива выборнаго донскихъ углепромышленниковъ.

зуются всѣ шахтохозяева или ихъ арендаторы, отправляющіе уголь, выработанный изъ ихъ шахтъ—*пропорціонально количеству добываемаго ими въ годъ угля*. При этомъ дѣлается исключеніе для угля, идущаго на сѣверъ, а именно: „уголь, отправляемый на сѣверъ, который нагружается на обратно идущіе вагоны, подвергается очереди только въ такомъ случаѣ, когда потребуется въ томъ надобность". Здѣсь сказалась разная оцѣнка (съ желѣзнодорожной точки зрѣнія) сѣвернаго и южнаго теченія антрацитовыхъ грузовъ, о чемъ было сказано выше и къ чему мы еще вернемся ниже, въ главѣ о тарифахъ.

Далѣе, устанавливаются документы: шнуровыя книги о погрузкѣ и очередяхъ отправки на станціяхъ отправленія и очередной списокъ который за подписью выборнаго донскихъ углепромышленниковъ „вывѣшивается на каждой станціи на видномъ мѣстѣ". Установленная очередь является обязательной для начальника станціи, который не можетъ мѣнять ея безъ согласія выборнаго. Затѣмъ правила устанавливаютъ право контроля углепромышленниковъ за правильнымъ составленіемъ и соблюденіемъ этого „наряда" на погрузку вагоновъ, какъ сказали бы мы, пользуясь современной терминологіей Харьковскаго Комитета по регулированію перевозки горнозаводскихъ грузовъ.

Таковъ кругъ вопросовъ о безпорядочности тогдашняго желѣзнодорожнаго движенія, поставленный первой общественной организаціей донскихъ углепромышленниковъ. Всматриваясь во внутренній смыслъ этихъ вопросовъ, мы видимъ, что эти вопросы можно раздѣлить на *двѣ большія категоріи:* къ первой относится все то, что имѣетъ цѣлью поставить всѣхъ углепромышленниковъ въ равныя условія конкурренціи въ области желѣзнодорожнаго движенія; ко второй категоріи относятся тѣ дефекты желѣзнодорожнаго движенія, которыя одинаково чувствительно отзывались на интересахъ *всѣхъ* углепромышленниковъ, не поднимая

между ними споровъ, вытекающихъ изъ условій внутренней конкурренціи между ними.

Знакомясь съ работами Съѣздовъ горнопромышленниковъ юга Россіи по данному вопросу мы узнаемъ тотъ же кругъ жалобъ на желѣзнодорожные непорядки, который намъ извѣстенъ по приведеннымъ выше даннымъ изъ архива выборнаго донскихъ углепромышленниковъ. При этомъ обращаетъ на себя вниманіе тотъ фактъ, что въ своей борьбѣ съ желѣзными дорогами углепромышленники на своихъ Съѣздахъ заботились почти въ такой же мѣрѣ о созданіи равныхъ для нихъ всѣхъ условій среди хаоса желѣзнодорожныхъ непорядковъ, какъ и о борьбѣ съ этими непорядками. Другими словами, углепромышленники, борясь за улучшеніе общихъ условій перевозки по желѣзнымъ дорогамъ каменноугольныхъ грузовъ, не меньше заботъ и стараній прилагали къ созданію такихъ условій, при которыхъ желѣзнодорожные непорядки чувствовались бы всѣми въ одинаковой степени, въ одинаковыхъ размѣрахъ, чтобъ въ этой области условія конкурренціи были равными для всѣхъ. При этомъ дѣятельность Съѣздовъ въ послѣдней области особенно интересна еще и потому, что здѣсь особенно рельефно вскрывалась внутренняя структура, внутреннія особенности самой промышленности. Поэтому наше изложеніе мы начнемъ съ характеристики вопросовъ этой послѣдней группы—*вопросовъ о распредѣленіи между углепромышленниками вагоновъ, подаваемыхъ желѣзною дорогою подъ нагрузку угля.*

Этотъ вопросъ, какъ мы только что видѣли, въ 1870 году возникъ среди грушевскихъ антрацитопромышленниковъ по отношенію къ Грушевско-Аксайской жел. дорогѣ. На первомъ Съѣздѣ горнопромышленниковъ юга Россіи въ 1874 году также былъ поставленъ этотъ вопросъ, причемъ Съѣздъ пришелъ къ тому убѣжденію, что самое лучшее рѣшеніе этого вопроса—предоставленіе самимъ углепромыш-

ленникамъ дѣла распредѣленія вагоновъ. Это явствуетъ изъ рѣшенія Съѣзда возбудить ходатайство предъ правительствомъ

> „объ учрежденіи Комитета изъ выборныхъ отъ углепромышленниковъ, который по соглашенію съ управляющимъ дорогъ распредѣлялъ бы подачу вагоновъ для отправленія угля“.

Конечно, этотъ вопросъ возникъ, главнымъ образомъ, благодаря отсутствію достаточнаго количества подвижного состава, о чемъ мы будемъ говорить ниже: борьба за вагоны—это борьба за рынокъ. Какъ картинно выразился на одномъ изъ засѣданій III Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи углепромышленникъ Славяносербскаго уѣзда г. Фелькнеръ,

> „угольная промышленность находится въ положеніи корабля, который, потерявъ руль и паруса, двигаться впередъ не можетъ, сухарей осталось на мѣсяцъ, а дороги на годъ; приходится сухари эти дѣлить между пассажирами и экипажемъ, но между пассажирами есть столь сильныя личности, которыя половину провіанта хотятъ забрать себѣ, а остальные должны умирать съ голоду“.

Конечно, по самому существу дѣла, въ рѣшеніи этого внутренняго вопроса первый голосъ долженъ былъ принадлежать и дѣйствительно принадлежалъ самимъ углепромышленникамъ въ лицѣ ихъ представительнаго учрежденія — Съѣздовъ горнопромышленниковъ юга Россіи. Но въ то же время, поскольку этотъ вопросъ связывался съ цѣлымъ рядомъ другихъ вопросовъ (о внѣочередности каменноугольныхъ грузовъ, о дѣленіи потребителей на „привиллегированныхъ“ и „не привиллегированныхъ“ въ отношеніи полученія ими вагоновъ и т. п.)—значеніе этого вопроса нѣсколько выходило за предѣлы Съѣздовъ горнопромышленниковъ юга Россіи.

Послѣ возбужденія этого вопроса на первомъ Съѣздѣ горнопромышленниковъ юга Россіи, мы узнаемъ изъ ра-

ботъ II Съѣзда, что въ 1876—1877 г.г. этотъ вопросъ усиленно разрабатывался въ Новочеркасскѣ въ правительственной комиссіи, подъ предсѣдательствомъ инженера Гольмстрема и въ южно-русскомъ горномъ обществѣ, существовавшемъ въ то время также въ Новочеркасскѣ.

О работахъ комиссіи инженера Гольмстрема мы узнаемъ слѣдующее изъ доклада П. А. Васильева, управляющаго Горною и Соляною частями Области Войска Донского. Предъ комиссіей, по интересующему насъ вопросу, стояла такая задача (труды II Съѣзда, стр. 43):

Составленіе совмѣстно съ управляющимъ горною и соляною частями Войска Донского и при участіи представителей отъ Русскаго Общества пароходства и торговли и Одесской желѣзной дороги, Азовской компаніи, Чекунова, Юганова, Кошкина, Панченкова и Попова правилъ распредѣленія вагоновъ по шахтамъ. Правила эти должны заключать въ себѣ:

а) Вѣдомость шахтъ въ порядкѣ ихъ годичной выработки съ назначеніемъ каждой изъ нихъ соотвѣтствующаго въ годъ количества вагоновъ. Вѣдомость эта, составленная на годъ впередъ, при участіи управляющаго Горною частью Войска Донского, будетъ возобновляться ежегодно при тѣхъ же условіяхъ, и на Горномъ управленіи будетъ лежать обязанность собранія въ теченіи года необходимыхъ данныхъ по расширенію шахтами ихъ выработки, съ тѣмъ, чтобы цыфра предполагаемой на годъ впередъ перевозки угля была, по возможности, точная и дорога не вводилась въ излишніе расходы по увеличенію своихъ перевозочныхъ средствъ.

Болѣе подробныя мѣсячныя и недѣльныя вѣдомости, составленныя по той же формѣ, будутъ приготовляться управленіемъ Горной частью Войска Донского и утверждаться лицомъ, спеціально назначеннымъ для наблюденія за перевозкой минеральнаго топлива. Вѣдомости эти будутъ замѣнять настоящія очереди и будутъ приняты управленіемъ Воронежской дороги къ точному исполненію.

б) Порядокъ заявленій ввоза и нагрузки угля на станціяхъ, а также и общія правила, которыми, по возможности, были бы предусмотрѣны и разрѣшены могущія представиться

на практикѣ какъ недоразумѣнія, такъ и попытки къ извращенію вновь устанавливаемаго порядка распредѣленія вагоновъ.

При разрѣшеніи этихъ вопросъ комиссія инженера Гольмстрема руководствовалась почти исключительно желѣзнодорожной точкой зрѣнія. Эта точка зрѣнія сводится къ тому, что обезпеченіе донецкой каменноугольной промышленности надлежащими перевозочными средствами допустимо лишь при условіи извѣстной регулярности и опредѣленности предложенія каменнаго угля къ перевозкѣ. Въ передачѣ П. А. Васильева эта точка зрѣнія инж. Гольмстрема формулирована т. о. (см. „Протоколы засѣданій II Съѣзда горнопромышленниковъ въ Таганрогѣ съ 30 сентября по 17 октября 1877 года):

„Инженеръ Гольмстремъ не допускаетъ большого вліянія на производительность и сбытъ каменнаго угля такихъ фактовъ, какъ невозможность знать заблаговременно, будетъ ли на разрабатываемый уголь требованіе, и въ какомъ количествѣ, и недостатокъ рабочихъ во время покосовъ и уборки хлѣба при урожаяхъ, и полагаетъ, что каменноугольный промыселъ долженъ производить добычу въ теченіи всего года совершенно правильно, добавляя замѣчаніе, что если нѣтъ правильнаго предложенія, то и рѣчи быть не можетъ о правильной перевозкѣ“.

Отсюда всѣ детали доктринёрскаго проекта инж. Гольмстрема. Онъ предлагаетъ установить, чтобъ каждый углепромышленникъ въ декабрѣ каждаго года заявлялъ подлежащему Горному Управленію, какое количество минеральнаго топлива онъ желаетъ перевести по желѣзнымъ дорогамъ въ теченіе предстоящаго года, а также станціи отправленія и назначенія груза. Вслѣдъ затѣмъ дѣлается распредѣленіе заявленнаго годового количества по мѣсяцамъ, днямъ и даже по періодамъ дня, съ распредѣленіемъ ежедневной порціи подачи вагоновъ на 3-6 сроковъ, въ зависимости отъ времени года и погрузочныхъ средствъ рудника.

Эти погрузочныя вѣдомости составляютъ основу для перевозочной кампаніи въ теченіе года, причемъ, однако, въ теченіе января и февраля желѣзная дорога можетъ и не принимать къ перевозкѣ угольнаго груза „по причинѣ снѣжныхъ заносовъ, мятелей и тому подобныхъ естественныхъ явленій природы, сему періоду принадлежащихъ“ (id. стр. 46).

Но затѣмъ, съ 1 марта по 1 января слѣдующаго года дорога обязана перевозить въ спеціальныхъ угольныхъ вагонахъ грузы каменнаго угля, согласно погрузочнымъ вѣдомостямъ, уплачивая въ случаѣ недовывоза $^1/_2$ коп. съ пуда штрафу. Съ другой стороны и отправитель минеральнаго топлива уплачиваетъ въ пользу желѣзной дороги $^1/_2$ коп. съ каждаго пуда, недоданнаго къ перевозкѣ, сравнительно съ погрузочной вѣдомостью.

Отклоненія отъ заявленныхъ къ перевозкѣ количествъ можетъ быть дозволено отправителямъ, но лишь въ размѣрѣ не болѣе 10% въ сторону увеличенія или уменьшенія первоначально заявленнаго количества и притомъ лишь при условіи заблаговременнаго заявленія объ этомъ горному начальству.

Таковъ проектъ инж. Гольмстрема, который „можетъ убить промышленность“, по характеристикѣ этого проекта, сдѣланной углепромышленникомъ Екатеринославской губерніи А. Н. Булацелемъ на засѣданіи Съѣзда, немедленно по выслушаніи проекта инж. Гольмстрема. Дѣйствительно, слѣдуетъ согласиться съ тѣмъ, что этотъ проектъ былъ совершенно не подъ силу донецкой каменноугольной промышленности при ея состояніи въ то время. И въ настоящее время, когда положеніе промышленности совершенно иное, чѣмъ въ 70-ыхъ годахъ прошлаго вѣка, когда предпріятія этой промышленности, несомнѣнно, стали совершеннѣе въ техническомъ и финансовомъ отношеніи, когда рынокъ донецкаго минеральнаго топлива достаточно опре-

дѣлился и сталъ устойчивымъ - и теперь всетаки углепромышленники Донецкаго Бассейна заявляютъ требованіе на вагоны къ перевозкѣ лишь за *мѣсяцъ* впередъ — далѣе этого срока предвидѣніе и въ настоящее время невозможно. Тѣмъ болѣе это слѣдуетъ сказать про то время, когда возникъ проектъ инженера Гольмстрема, во время возникновенія и развитія желѣзнодорожной сѣти на Югѣ Россіи, когда не было совершенно знанія рынка и не было выработано навыковъ къ регулированію промышленности сообразно требованіямъ рынка.

Съ другой стороны подходитъ къ этому вопросу комиссія Южно-Русскаго Горнаго Общества въ Новочеркасскѣ. Комиссія рѣшительно отвергаетъ обязательность для углепромышленниковъ-отправителей ихъ предположеній о перевозкѣ не только за годъ впередъ, какъ предлагалъ инж. Гольмстремъ, но даже за четыре мѣсяца впередъ; эти заявленія не имѣютъ обязательныхъ юридическихъ послѣдствій для отправителей, не могутъ быть связаны съ какими-либо карами для нихъ въ случаѣ неисполненія этихъ предположеній. Какъ высказалъ по этому вопросу П. А. Вагнеръ, Предсѣдатель Южно-Русскаго Горнаго Общества,

> „Производитель угля, не зная, продастъ ли онъ добываемый имъ уголь, можетъ сообщить свѣдѣнія, основанныя на надеждѣ продать, которыя, надежды, часто не осуществляются и слѣдовательно не можетъ согласиться на неустойку за неудавшіяся надежды“.

Совершенно естественно, что при такомъ взглядѣ неустойка признается допустимой лишь въ отношеніи между получателями (а не отправителями) и желѣзными дорогами.

Другой особенностью этого проекта является дѣленіе потребителей на „главныхъ“, т. ск. привиллегированныхъ, удовлетворяемыхъ въ первую очередь, и „остальныхъ“, „частныхъ“ потребителей, причемъ къ категоріи главныхъ потребителей относятся пароходныя и желѣзнодорожныя

общества, морское вѣдомство и нѣк. др, Это дѣленіе въ своихъ принципіальныхъ основаніяхъ сохранилось и до настоящаго времени.

Докладъ комиссіи, представленный Съѣзду П. Н. Горловымъ, высказался рѣшительно противъ проекта инж. Гольмстрема, который былъ признанъ „непримѣнимымъ къ дѣлу по массѣ формальностей, которыя вмѣсто желательныхъ удобствъ породили бы только стѣсненія, какъ для отправителей, такъ и для управленія желѣзной дороги“.

По ознакомленіи съ существующей практикой и съ основаніями, выработанными комиссіею Южно-Русскаго Горнаго Общества для Козлово—Воронежско—Ростовской ж. д., комиссія П. Н. Горлова предложила Съѣзду слѣдующій порядокъ:

Отправители раздѣляются на двѣ группы.

Въ первую входятъ углепромышленники, поставляющіе топливо казеннымъ учрежденіямъ, желѣзнымъ дорогамъ, и нѣкоторымъ заводамъ[1]).

Ко второй группѣ относятся прочіе т. н. „частные потребители“.

Таковы общія основанія этой первой постоянно дѣйствующей организаціи, которыя были намѣчены комиссіей П. Н. Горлова и приняты въ засѣданіи II Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи 15 октября 1877 года (см. протоколъ засѣданій этого Съѣзда, стр, 158—159):

Обсудивъ вопросъ, какія мѣры должны быть употреблены для избѣжанія недоразумѣній, происходящихъ между управленіями дорогъ и углепромышленниками, комиссія полагаетъ:

Для пользы каменноугольной промышленности слѣдовало бы, чтобы Съѣзды углепромышленниковъ повторялись ежегодно, въ извѣстное время, именно съ 1 по 15 ноября.

[1]) Комиссія П. Н. Горлова не признала возможнымъ включить въ первую группу отправителей топлива для надобностей пароходствъ.

На этихъ Съѣздахъ должно быть дозволено избрать:

а) пять членовъ въ особую постоянную комиссію, которой члены имѣли бы право ходатайствовать передъ правительствомъ и въ разныхъ учрежденіяхъ объ удовлетвореніи нуждъ промышленности и б) одного или двухъ уполномоченныхъ на желѣзно-дорожные съѣзды съ правомъ голоса изъ членовъ этой комиссіи.

Члены комиссіи и пять кандидатовъ къ нимъ должны быть избираемы на съѣздахъ углепромышленниковъ простой баллотировкой. Члены комиссіи избираются въ числѣ 5 для представительства каждымъ изъ нихъ копей, расположенныхъ вблизи жел. дорогъ; а) Азовской, б) Воронежской, в) Константиновской, г) восточной части и д) западной части Донецкой. Одинъ изъ избранныхъ членовъ комиссіи назначается съѣздомъ предсѣдателемъ комиссіи, а другой кандидатомъ для его замѣщенія.

Члены комиссіи должны собираться въ общія засѣданія не менѣе одного раза въ мѣсяцъ въ мѣстахъ, избранныхъ по общему соглашенію.

На эту комиссію надлежитъ возложить слѣдующія обязанности:

а) собирать въ теченіи года всѣ свѣдѣнія по движенію каменноугольнаго дѣла, т. е. по выработкѣ и запродажамъ каменнаго угля;

б) распредѣлять вагоны между владѣльцами копей соотвѣтственно имѣющимся для каждой дороги перевозочнымъ средствамъ, опредѣляемымъ Министерствомъ Путей Сообщенія;

в) Представительствовать передъ Министерствами и желѣзнодорожными правленіями по вопросамъ, касающимся текущихъ надобностей промышленности и по перевозкѣ минеральнаго топлива, кромѣ общихъ мѣръ, подлежащихъ обсужденію съѣзда углепромышленниковъ, и

г) составлять доклады съѣздамъ углепромышленниковъ по развитію каменноугольнаго промысла и возникающимъ вслѣдствіе того потребностямъ, а также объ увеличеніи перевозочныхъ средствъ и вообще по всѣмъ общимъ вопросамъ, подлежащимъ обсужденію съѣзда углепромышленниковъ.

Такая комиссія будетъ доставлять съѣздамъ болѣе точные матеріалы для сужденій и объединять тѣ разрозненныя нужды углепромышленниковъ, которыя въ промежуткахъ между съѣздами поступаютъ нынѣ недостаточно обобщенныя въ Министерства и въ правленія дорогъ.

Этотъ проектъ пошелъ на разсмотрѣніе Техническаго Комитета Министерства Путей Сообщенія, который высказался противъ предоставленія выборнымъ отъ углепромышленниковъ права распредѣлять *всѣ* вагоны, считая необходимымъ сдѣлать исключеніе для желѣзныхъ дорогъ „на томъ основаніи, что если минеральное топливо не будетъ доставлено своевременно на дороги, то онѣ будутъ лишены возможности перевозить грузы вообще“[1]).

Проектъ, бывшій на разсмотрѣніи Техническаго Комитета Министерства Путей Сообщенія и составленный П. Н. Горловымъ, въ общемъ, согласно основаніямъ, принятымъ Съѣздомъ, содержитъ слѣдующее[2]):

1) На выборныхъ отъ углепромышленниковъ возлагаются слѣдующія обязанности:

а) Собраніе точныхъ свѣдѣній: о добывной способности копей, о количествахъ добытаго и предназначеннаго къ добычѣ угля, о количествахъ его запроданныхъ и предназначенныхъ къ вывозу въ извѣстные сроки.

б) Письменныя и словесныя сношенія по дѣламъ, до распредѣленія подвижного состава желѣзныхъ дорогъ относящимся, съ управленіями дорогъ и ихъ агентами и съ правительственными инспекціями дорогъ.

2) Выборные отъ углепромышленниковъ допускаются къ наблюденію за пріемомъ и отправкою станціями минеральнаго топлива.

[1]) См. докладъ П. Н. Горлова въ засѣданіи III Съѣзда углепромышленниковъ, 4 ноября 1878 г, (См. „Доклады и стенографическіе отчеты засѣданій Съѣзда“, стр. 48).

[2]) Мы такъ подробно останавливаемся на этомъ вопросѣ (хотя и опуская многочисленныя детали его), что вопросъ этотъ въ сознаніи самихъ горнопромышленниковъ и по состоянію промышленности того времени представляется м. б. самымъ существеннымъ среди прочихъ вопросовъ изъ жизни горнопромышленнаго юга: промышленность развивалась и падала подъ вліяніемъ измѣненій въ области желѣзнодорожнаго транспорта.

3) Для облегченія выборныхъ, какъ по собиранію необходимыхъ для нихъ данныхъ по отправкамъ станціями минеральнаго топлива, такъ и по частнымъ претензіямъ отдѣльныхъ углепромышленниковъ, имъ предоставляется входить съ управленіями желѣзныхъ дорогъ въ соглашеніе по вознагражденію начальниковъ станцій или другихъ агентовъ за расходы по доставленію необходимыхъ имъ свѣдѣній.

4) По всѣмъ дѣламъ, касающимся до перевозки минеральнаго топлива, а также до замѣченныхъ безпорядковъ, допущенныхъ въ этомъ отношеніи служащими, выборные отъ углепромышленниковъ сносятся съ управляющими дорогами.

5) Недоразумѣнія между выборными и управленіями дорогъ или разрѣшаются правительственными инспекторами, или только разбираются ими, когда для разрѣшенія не окажется прямыхъ указаній министерства.

6) Изъ пяти выборныхъ составляется комиссія, которая собирается, по мѣрѣ надобности, въ мѣстахъ по взаимному соглашенію.

7) Одинъ изъ выборныхъ избирается съѣздомъ предсѣдателемъ комиссіи.

8) Пресѣдатель комиссіи, отъ ея имени, сносится съ правленіями и управленіями желѣзныхъ дорогъ, а также съ частными и правительственными учрежденіями.

9) На комиссію возлагается:

а) Объединеніе свѣдѣній относительно добывной способности копей и количества добычи и запродажи, собранныхъ выборными по отдѣльнымъ районамъ.

б) Письменныя сношенія, до распредѣленія подвижнаго состава желѣзныхъ дорогъ относящіяся, съ правленіями обществъ желѣзныхъ дорогъ, и по мѣрамъ не терпящимъ отлагательства,—съ министерствами.

10) Комиссіи изъ выборныхъ предоставляется обсуждать заявленія выборныхъ, которыя, будучи представлены выборными въ управленія дорогъ, не получатъ надлежащихъ разрѣшеній.

11) По состоявшимся рѣшеніямъ, комиссіи предоставляется вносить ихъ въ Съѣздъ углепромышленниковъ, сноситься съ правленіями и управленіями дорогъ, а въ слу-

чаяхъ не терпящихъ отлагательства, входитъ съ представленіями въ министерство путей сообщенія и въ министерство государственныхъ имуществъ, смотря по существу дѣла.

На основаніи одного замѣчанія на стр. 55 трудовъ III Съѣзда углепромышленниковъ юга Россіи можно думать, что этотъ проектъ получилъ надлежащее правительственное утвержденіе, и Съѣзду лишь оставалось избрать новыхъ должностныхъ лицъ—выборныхъ отъ Съѣзда. Однако, на томъ же Съѣздѣ этотъ первоначальный проектъ распредѣленія вагоновъ былъ существеннымъ образомъ модифицированъ, причемъ внѣшнимъ образомъ дѣло шло не объ измѣненіи этого проекта, а какъ будто о выработкѣ правилъ его практическаго примѣненія. Такъ появился представленный Н. С. Авдаковымъ въ засѣданіи III Съѣзда 12 ноября 1878 года, докладъ комиссіи „о практическомъ примѣненіи положенія о выборныхъ и правилъ распредѣленія вагоновъ между отправителями"—докладъ интересный въ томъ отношеніи, что возникшія на Съѣздѣ пренія по поводу этого доклада вскрыли передъ нами нѣкоторыя внутреннія противорѣчія донецкой каменноугольной промышленности того времени.

Особеностью доклада Н. С. Авдакова является совершенно опредѣленное раздѣленіе потребителей на привиллегированныхъ и не привиллегированныхъ. Опуская менѣе интересныя подробности этого доклада, мы остановимся лишь на нѣкоторыхъ его пунктахъ, особенно необходимыхъ для выясненія даннаго вопроса.

Вотъ эти интересующіе насъ пункты доклада Н. С. Авдакова:

Къ 10-му числу каждаго мѣсяца предсѣдатель комиссіи выборныхъ собираетъ отъ желѣзныхъ дорогъ и прочихъ *привиллегированныхъ потребителей*, (курсивъ нашъ), свѣдѣнія о состояніи имѣющихся у нихъ запасовъ и на основаніи этихъ свѣдѣній, онъ опредѣляетъ тотъ размѣръ не-

обходимыхъ на слѣдующій мѣсяцъ перевозокъ, который способенъ обезпечить имъ установленнныя Министерствомъ Путей Сообщенія для желѣзныхъ дорогъ нормы зимняго и лѣтняго запасовъ.

Нормы это должны распространяться на всѣхъ привиллегированныхъ потребителей.

Къ тому же времени каждый выборный по своему району долженъ представить предсѣдателю комиссіи подробныя свѣдѣнія обо всѣхъ сдѣланныхъ копями запродажахъ, какъ привиллегированнымъ, такъ и остальнымъ потребителямъ, а равно о суточной производительности каждой копи и обо всѣхъ имѣющихся при копяхъ и на станціяхъ складахъ.

На основаніи всѣхъ этихъ данныхъ, предсѣдатель комиссіи выборныхъ приступаетъ къ составленію плана перевозокъ, въ слѣдующемъ порядкѣ.

а) Копямъ, поставляющимъ минеральное топливо привиллегированнымъ потребителямъ, назначаются сполна тѣ перевозочныя средства, которыя требуются для сохраненія указанныхъ выше нормъ зимняго и лѣтняго запасовъ.

б) Копямъ, запродавшимъ минеральное топливо прочимъ потребителямъ, назначаются остальныя перевозочныя средства, каковыя, вмѣстѣ съ первыми,—не должны превосходить общія средства для перевозокъ минеральнаго топлива по Курско-Харьково-Азовской и Козлово-Воронежско-Ростовской дорогамъ.

Очередь каждаго отправителя, не нагрузившаго вагоновъ въ назначенный срокъ, передается:

а) отъ отправителя привиллегированнаго другому такому же отправителю, въ пополненіе недочета по его отправкѣ, если таковой окажется, а если нѣтъ—то частному отправителю первой очереди и б) отъ частнаго отправителя другому частному, по очереди той же станціи.

Въ такомъ видѣ вопросъ о привиллегированныхъ потребителяхъ былъ доложенъ вниманію Съѣзда.

Но прежде всего—кто входитъ въ эту группу „привиллегированныхъ“ потребителей и по какому признаку тѣ или иные потребители относятся въ эту группу.

Изъ рѣчи П. Н. Горлова (id, стр. 209) мы узнаемъ, что въ эту группу еще и раньше рѣшенія этого вопроса на Съѣздѣ входили желѣзныя дороги, морское вѣдомство и днѣпровское пароходство. Н. С. Авдаковъ въ своей рѣчи на засѣданіи Съѣзда 16 ноября выставилъ общій принципъ, установилъ общій признакъ для всѣхъ привиллегированныхъ потребителей. Онъ сказалъ:

> „подъ именемъ „привиллегированныхъ потребителей“ нужно считать вообще тѣхъ потребителей, которые поставлены въ необходимость потреблять исключительно минерально топливо“ (id, стр. 283).

Однако, во время третьего Съѣзда положеніе дѣлъ представлялось въ такомъ видѣ: общая производительность копей Донецкаго Бассейна исчислялась въ размѣрѣ 103 мил. пуд. Потребность привиллегированныхъ потребителей—желѣзныхъ дорогъ, Морского Вѣдомства и Днѣпровскаго пароходства исчислялась въ размѣрѣ 41.260.000 пудовъ; провозная способность дорогъ равнялась 66 мил. пуд. Отсюда видно, что $^2/_3$ всего угля, перевозимаго по желѣзнымъ дорогамъ, доставалось на долю безпорно привиллегированныхъ потребителей. На самомъ дѣлѣ, неблагопріятное положеніе непривиллегированныхъ потребителей было еще больше, принимая во вниманіе, что оставшіяся на долю этихъ потребителей перевозочныя средства (расчитанныя, согласно вышеизложенному, на перевозку 25 мил. пуд.) могли уменьшиться вслѣдствіе чрезвычайныхъ обстоятельствъ, предвидимыхъ въ то время (перевозка войскъ, санитарныхъ поѣздовъ и т. п.).

Такое положеніе вещей, естественно, раскололо Съѣздъ на двѣ группы: поставщиковъ угля „привиллегированнымъ“ потребителямъ съ одной стороны и тѣхъ углепромышленниковъ, которые ставятъ уголь „прочимъ“ потребителямъ. Какъ видно изъ преній по этому вопросу, имѣвшихъ мѣсто на засѣданіяхъ третьяго Съѣзда, данный вопросъ, по усло-

віямъ того времени, вылился въ вопросъ о борьбѣ крупныхъ и мелкихъ промышленниковъ, причемъ первые изъ нихъ, повидимому, въ большинствѣ случаевъ оказывались поставщиками привиллегированныхъ потребителей. Вотъ въ какихъ яркихъ краскахъ представленъ этотъ вопросъ въ рѣчи г. Петрова, представителя одного изъ углепромышленниковъ Бахмутскаго уѣзда;

„Теперь крупные шахтовладѣльцы продадутъ свой уголь заводамъ и дорогамъ, а другіе шахтовладѣльцы останутся съ контрактами на шеѣ и ежегодными платежами за аренду, не сбывая ничего. Какъ представитель шахтовладѣльцевъ, я настаиваю, чтобы распредѣленіе вагоновъ производилось не по количеству продажи угля съ копи, а по производительности копи. Я не уничтожаю привиллегированность желѣзныхъ дорогъ, я уничтожаю привиллегированность продавцовъ".

Возражая предсѣдателю комиссіи, г. Петровъ высказалъ далѣе слѣдующее;

„То есть, Вы хотите этимъ сказать, что вслѣдствіе его (мелкаго промышленника *П. Ф.*) неразвитія или вслѣдствіе того, что онъ не можетъ рыскать по переднимъ, онъ поставленъ въ такое положеніе, что не успѣлъ продать своего угля: а другой, крупный шахтовладѣлецъ вслѣдствіе, можетъ быть, своей изворотливости, продалъ уголь на дорогу, и затѣмъ, когда въ концѣ концовъ первый шахтовладѣлецъ сдѣлаетъ предложеніе дорогѣ, то ему отвѣтятъ что на 1879 годъ нами заключены всѣ контракты. Что же тогда остается дѣлать тѣмъ шахтовладѣльцамъ, которые не имѣли счастія продать своего угля дорогѣ? Пусть же и желѣзныя дороги въ нѣкоторомъ родѣ подчиняются нѣкоторымъ неудобствамъ".

Т. е. мелкіе углепромышленники, не обезпеченные контрактами съ „привиллегированными" потребителями, выставили иной принципъ при распредѣленіи вагоновъ и потребовали предоставленія всѣмъ рудникамъ одинаковаго права пропорціонально выработкѣ каждаго рудника.

Въ концѣ концовъ на Съѣздѣ преобладаніе получила точка зрѣнія „непривиллегированныхъ“ отправителей. Третій Съѣздъ, въ послѣднемъ своемъ засѣданіи 18 ноября согласился съ полукомпромисснымъ предложеніемъ, подписаннымъ 12 углепромышленниками и содержащимъ существенное добавленіе къ инструкціи для дѣйствій комиссіи выборныхъ, выработанной въ комиссіи Съѣзда подъ предсѣдательствомъ Н. С. Авдакова. Въ главныхъ своихъ чертахъ это заявленіе 12 членовъ Съѣзда сводилось къ слѣдующему (id., стр. 309—310).:

Желѣзныя дороги и другіе привиллегированные потребители, закупая уголь на рудникахъ по ихъ выбору, не сообразуются съ тѣмъ количествомъ вагоновъ, на которые имѣли бы право эти копи, согласно разверсткѣ пропорціонально ихъ производительности.

Отъ этого владѣльцы другихъ копей, неосчастливленныхъ такой покупкою, должны будутъ лишиться значительной доли причитавшихся имъ вагоновъ или даже совсѣмъ ихъ не получить—въ пользу первыхъ,—что не отвѣчаетъ желаемой и возможной на практикѣ справедливой разверсткѣ—и неминуемо должно нанести вредъ правильному развитію каменноугольнаго дѣла. Понятно, что такой взглядъ и толкованіе не могутъ встрѣтить сочувствія въ министерствѣ,—въ интересахъ котораго, какъ можно болѣе содѣйствовать и помогать этому столь важному промыслу, служащему основой многихъ другихъ отраслей промышленности.

Вслѣдствіе сего, нижеподписавшіеся предлагаютъ принять слѣдующее дополненіе къ инструкціи, хотя бы въ видѣ особаго § или примѣчанія къ настоящему § 7-му: „Распредѣленіе вагоновъ, годичное и мѣсячное, дѣлается согласно только годичной или мѣсячной производительности копей“.

Принимая во вниманіе сдѣланныя уже на предстоящій годъ закупки угля желѣзными дорогами, не имѣвшими возможности сообразоваться съ пропорціональной производительности копей разверсткою,—такъ какъ она не была еще составлена,—слѣдуетъ для предстоящаго 1879 года до-

пустить исключеніе, а о послѣдующихъ годахъ ходатайствовать, чтобы вышеизложенный дополнительный §, или же примѣчаніе къ § 7, уже вступилъ въ полную свою силу.

Однако, повидимому, это пожеланіе третьяго Съѣзда не осуществилось на практикѣ. Мы говоримъ „повидимому", п. ч. полнаго текста инструкціи выборнымъ намъ не удалось отыскать ни въ трудахъ IV Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи, ни въ первомъ опубликованномъ отчетѣ комиссіи выборныхъ V Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи за 1879—1880 годы. Однако, изъ этихъ источниковъ мы можемъ заключитъ, что группа привиллегированныхъ потребителей въ это время включала въ свой составъ весьма многочисленныя и разнообразныя категоріи потребителей. Такъ, изъ „Трудовъ" IV Съѣзда мы узнаемъ, что въ эту группу привиллегированныхъ потребителей входили не только желѣзныя дороги, но и сахарные заводы, причемъ въ преніяхъ, имѣвшихъ мѣсто на IV Съѣздѣ, высказывавшіеся по этому вопросу даже не возражали противъ привиллегированнаго положенія желѣзныхъ дорогъ, и протестовали лишь противъ расширенія списка этихъ привиллегированныхъ потребителей включеніемъ въ ихъ число такихъ потребителей, какъ, напр., сахарные заводы, къ тому же предъявлявшіе въ это время чрезмѣрныя претензіи къ перевозкамъ топлива.

Изъ доклада Н. С. Авдакова IV Съѣзду (стр. 150 „Трудовъ" Съѣзда), видно, что для 1879 года число привиллегированныхъ потребителей было очень увеличено включеніемъ въ эту категорію почти всѣхъ потребителей, заявившихъ о своей потребности на Съѣздѣ 1878 г. Но это не было общимъ правиломъ, и въ дальнѣйшемъ эта группа (привиллегированныхъ потребителей) была установлена точно.

Отчетъ комиссіи выборныхъ V Съѣзду углепромышленниковъ юга Россіи за 1879 –1880 годъ представляетъ намъ полный, подробный перечень всѣхъ категорій потребителей,

раздѣляя ихъ на двѣ группы: а) желѣзныя дороги и „другіе потребители, подлежащіе обязательному удовлетворенію“, какъ называетъ ихъ отчетъ (см. вѣд. № 7), причемъ въ въ эту группу входятъ: управленіе Черноморскихъ портовъ, газовые заводы Харькова, Таганрога и Ростова, днѣпровское пароходство, заводы Тульскій и Бѣжецкій и цѣлый рядъ промышленныхъ и общественныхъ заведеній въ районѣ Курско-Харьково-Азовской, Лозово-Севастопольской, Харьково-Николаевской, Московско-Курской и Курско-Кіевской жел. дор.; б) остальное частное потребленіе, очевидно, не находящееся на привиллегированномъ положеніи въ отношеніи очереди подачи вагоновъ.

Цыфровая группировка этихъ потребителей, съ показаніемъ количества полученныхъ ими вагоновъ за періодъ времени съ 1 іюля 1879 года по 1 августа 1880 года, видно изъ нижеслѣдующей таблицы, заимствованной изъ отчета комиссіи выборныхъ V Съѣзду горнопромышленниковъ юга Россіи, вѣд. № 7:

	Получено вагоновъ топлива
1) Желѣзныя дороги	40.057 (54,45%)
2) другіе потребители, подлежащіе обязат. удовлетворенію.	24.854 (33,79%)
3) остальное частное потребленіе	8.652 (11,76%)
Всего.	73.563 (100%)

Отсюда видно, что практически вопросъ о привиллегированныхъ потребителяхъ сводился къ вопросу о преимущественномъ удовлетвореніи потребностей желѣзныхъ дорогъ; остальные привиллегированные потребители не играли такой серьезной роли. Слѣдовательно, и послѣ того расширенія списка привиллегированныхъ потребителей, которое мы находимъ на IV и V Съѣздахъ горнопромышленниковъ юга Россіи, самымъ существен-

нымъ пунктомъ въ этомъ вопросѣ былъ споръ поставщиковъ топлива желѣзнымъ дорогамъ съ прочими углеотправителями, сводившійся къ спору крупныхъ и мелкихъ промышленниковъ, какъ намъ показали пренія по этому вопросу на III Съѣздѣ горнопромышленниковъ юга Россіи.

Мы опускаемъ другія стороны этого вопроса (напр. о вознагражденіи выборныхъ, о формѣ ихъ отчетности и т. п.), имѣющія значенія деталей, и закончимъ нашу характеристику внутреннихъ отношеній, существовавшихъ между горнопромышленниками того времени, которыя выяснились на почвѣ обсужденія на Съѣздѣ вопроса о непорядкахъ въ перевозкѣ минеральнаго топлива по желѣзнымъ дорогамъ и о средствахъ устраненія этихъ непорядковъ.

Насколько можно судить изъ протокола засѣданія III Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи 16 ноября 1878 года, грушевско-власовскіе углепромышленники остались недовольны той инструкціей выборнымъ, которая была выработана въ комиссіи Н. С. Авдакова. На этомъ засѣданіи представитель донскихъ углепромышленниковъ, генералъ-маіоръ Я. К. Поповъ, по довѣрію этихъ углепромышленниковъ, подалъ предсѣдателю Съѣзда формальный протестъ противъ проекта инструкціи выборнымъ, очень глухо указывая (стр. 300), что „проектъ инструкціи для выборныхъ и комиссія изъ оныхъ, порядокъ назначенія содержанія выборнымъ, порядокъ опредѣленія и распредѣленія вагоновъ, особенно по неопредѣленности полученія ихъ отправителями—требуютъ значительныхъ поправокъ“.

Но при этомъ въ своемъ заявленіи Я. К. Поповъ ссылается на свою рѣчь по этому вопросу въ засѣданіи III Съѣзда 12 ноября 1878 г. Эта рѣчь сказана послѣ выслушанія двухъ докладовъ комиссій Съѣзда по вопросу о выборныхъ[1]) и содержитъ общую критику этого института,

[1]) Эти доклады: 1) „о практическомъ примѣненіи положенія о выборныхъ и правилъ распредѣленія вагоновъ между отправителями“ и 2) „о вознагражденіи выборныхъ отъ углепромышленниковъ“.

очевидно, съ точки зрѣнія интересовъ довѣрителей Я. К. Попова—грушевско-власовскихъ антрацитопромышленниковъ. Насколько можно судить по этой рѣчи, возраженія Я. К. Попова противъ института выборныхъ сводятся къ слѣдующему:

1) Я. К. Поповъ возражаетъ противъ привиллегированности желѣзныхъ дорогъ въ отношеніи полученія вагоновъ. Какъ показано нашимъ анализомъ, для Области Войска Донского желѣзнодорожное потребленіе не играло въ то время такой существенной роли, какъ для углепромышленниковъ западной части Донецкаго Бассейна. Естественно, что они не могли быть довольны такимъ положеніемъ вещей, при которомъ вагонный паркъ (столь недостаточный въ то время) шелъ на удовлетвореніе потребностей прежде всего желѣзныхъ дорогъ.

2) Второе возраженіе Я. К. Попова состояло въ ук азаніи на формальное противорѣчіе между инструкціей, выработанной комиссіей Съѣзда, и правилами распредѣленія вагоновъ между отправителями, утвержденными Министерствомъ Путей Сообщенія. Я. К. Поповъ отмѣчаетъ, что по инструкціи Съѣзда рѣшающая роль принадлежитъ комиссіи выборныхъ Съѣзда, а въ министерскихъ правилахъ—Министерству Путей Сообщенія. Объясняется это тѣмъ, что для копей, расположенныхъ по линіи Козлово-Воронежско-Ростовской жел. дор. (копи Области Войска Донского) избирался т. н. выборный на собраніи мѣстныхъ углепромышленниковъ. Онъ имѣлъ самостоятельное сношеніе съ правительствомъ и желѣзными дорогами, имѣлъ рядъ правъ и обязанностей чисто мѣстнаго характера (кромѣ распредѣленія вагоновъ) и не входилъ въ коллегію выборныхъ.

Первый отчетъ комиссіи выборныхъ, представленный ею V Съѣзду углепромышленниковъ юга Россіи, совершенно не касается восточной части Донецкаго Бассейна. Разу-

мѣется, при такихъ условіяхъ въ интересахъ углепромышленниковъ восточной части Донецкаго Бассейна было извѣстное ослабленіе той коллегіи, которая своими дѣйствіями и ходатайствами могла, въ дѣлѣ распредѣленія вагоновъ, создать перевѣсъ на сторонѣ своихъ довѣрителей, углепромышленниковъ западной части Донецкаго Бассейна, въ ущербъ грушевскимъ антрацитопромышленникамъ. Совершенно естественно и послѣдовательно, съ другой стороны, выдвиганіе первенствующаго значенія путейскаго вѣдомства въ дѣлѣ распредѣленія вагоновъ: это все-таки нейтральная инстанція и передъ ней углепромышленники Области Войска Донского могли легче отстаивать свои интересы, наравнѣ съ углепромышленниками западной части Бассейна.

3) Третье возраженіе Я. К. Попова сводилось къ ненеобходимости порайоннаго избранія выборныхъ. Эта идея высказана нѣсколько туманно Я. К. Поповымъ въ такихъ выраженіяхъ (id. стр. 202):

> „Наконецъ, по отношенію къ праву избирательному я могу доложить слѣдующее: выборнаго избираетъ Съѣздъ; а въ случаѣ неспособности его, придется отрѣшать его углепромышленникамъ того района, для котораго онъ избранъ; далѣе, на Съѣздѣ далеко не всѣ шахтохозяева каждаго изъ районовъ; потому избраніе на Съѣздѣ выборныхъ будетъ— назначеніе ихъ Съѣздомъ; это совершенно не сообразно съ основными началами избирательнаго права“.

Эта точка зрѣнія потерпѣла фіаско, какъ общее правило, но обособленное положеніе выборнаго восточной части Донецкаго Бассейна все-таки осталось. Четвертый Съѣздъ углепромышленниковъ юга Россіи, бывшій въ Новочеркасскѣ съ 15 по 24 сентября 1879 года, отклонилъ предложеніе, чтобы избраніе выборныхъ производилось по группамъ копей, но также отклонилъ предложеніе сдѣлать обязательнымъ примѣненіе инструкціи выборныхъ и для копей Козлово-Воронежско-Ростовской линіи: Съѣздъ не захотѣлъ

нарушить особенностей положенія выборныхъ отъ углепромышленниковъ Области Войска Донского.

Если резюмировать все, что до сихъ поръ нами было высказано о внутреннемъ антагонизмѣ среди южныхъ углепромышленниковъ въ области перевозокъ каменнаго угля, можно прійти къ слѣдующимъ выводамъ. Недостатокъ подвижного состава вызвалъ необходимость особаго регулированія дѣла распредѣленія вагоновъ между отправителями топлива, и при выработкѣ основаній этого распредѣленія обнаружилась, прежде всего, противоположность интересовъ антрацита, не столь заинтересованнаго въ желѣзнодорожномъ потребленіи и имѣющаго собственную регулирующую организацію[1]) и, съ другой стороны—западнаго каменнаго угля, весьма интенсивно развивающагося, захватывающаго рынокъ сбыта, оттѣсняющаго своего восточнаго конкуррента и, въ противоположность ему, чрезвычайно заинтересованнаго въ желѣзныхъ дорогахъ, какъ потребителяхъ минеральнаго топлива.

Но и среди представителей углепромышленниковъ западной части Донецкаго Бассейна также намѣтился вполнѣ опредѣленно другой антагонизмъ, всплывавшій неоднократно на поверхности работъ Съѣзда и по другимъ вопросамъ его дѣятельности. Это—антагонизмъ крупныхъ и мелкихъ промышленниковъ, въ данномъ вопросѣ совпадавшій съ той разницей интересовъ, которая раздѣляла поставщиковъ топлива желѣзнымъ дорогамъ отъ прочихъ углеотправителей.

Переходя теперь къ дальнѣйшему изложенію нашей основной темы—тѣхъ неустройствъ въ желѣзнодорожномъ движеніи, которыя стѣсняли развитіе донецкой каменноугольной промышленности и такъ безпокоили южные горнопромышленные Съѣзды,—мы тѣмъ самымъ входимъ въ кругъ вопросовъ, въ то время чрезвычайно сильно интересовав-

---

[1]) Собраніе углепромышленниковъ и выборнаго.

шихъ не только нашихъ южныхъ горнопромышленниковъ, но и руководителей нашей экономической политики.

Какъ извѣстно, 15 іюля 1876 г. по Высочайшему повелѣнію подъ предсѣдательствомъ гр. Э. Т. Баранова была учреждена комиссія изъ представителей различныхъ вѣдомствъ „для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи".

Комиссіи было предоставлено право производить изслѣдованіе на мѣстѣ черезъ особыя подкомиссіи и призывать въ свои засѣданія всѣхъ лицъ, отъ которыхъ можно было ожидать полезныхъ заявленій.

Наше частное желѣзнодорожное хозяйство того времени вызвало опредѣленную оцѣнку со стороны комиссіи. Главный недостатокъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ того времени комиссія видѣла

> „въ недостаточномъ вліяніи, которое сохранило за собою по отношенію къ желѣзнодорожнымъ предпринимателямъ правительство, и въ совершенномъ недостаткѣ опредѣленныхъ законовъ, которые установили бы отношенія правительства и публики къ желѣзнымъ дорогамъ, и, наконецъ, въ разрозненности дѣйствій другихъ вѣдомствъ и недостаточно прочномъ сосредоточеніи правительственныхъ силъ и органовъ при охраненіи государственныхъ и общественныхъ интересовъ, затрагиваемыхъ личнымъ интересомъ частной предпріимчивости" [1]).

Мы не можемъ, по характеру нашей темы, подробно останавливаться на работахъ этой комиссіи, сыгравшей такую видную роль въ исторіи нашего желѣзнодорожнаго дѣла. Однако, намъ придется по необходимости коснуться той части этихъ работъ, которая имѣетъ отношеніе къ вопросамъ, такъ волновавшимъ нашъ горнопромышленный югъ въ 70-хъ годахъ прошлаго вѣка.

Интересно отмѣтить, что одинъ изъ раннихъ докладовъ, представленный предсѣдателемъ комиссіи гр. Барановымъ,

[1]) См. П. П. Мигулинъ „Русскій Государственный кредитъ", т. I, стр. 426.

независимо отъ работъ подкомиссій, непосредственно Государю Императору, былъ докладъ 1879 г. о недостаточной пропускной способности нашихъ южныхъ линій (Козлово-Воронежско-Ростовской, Курско-Харьково-Азовской, Курско-Харьково-Николаевской и Донецкой). Эта недостаточная пропускная способность южныхъ желѣзныхъ дорогъ интересовала гр. Баранова, повидимому, лишь съ точки зрѣнія интересовъ сахарныхъ заводовъ, которые терпятъ недостатокъ въ топливѣ, и съ точки зрѣнія хлѣбной торговли: хлѣбные грузы не могутъ успѣшно подвозиться къ портамъ.

Этотъ докладъ гр. Баранова былъ переданъ въ Комитетъ Министровъ, который высказалъ слѣдующія любопытныя сужденія по этому вопросу:

„Основною причиною періодически повторяющихся, въ теченіе 10 послѣднихъ лѣтъ, залежей на нашихъ дорогахъ грузовъ и несоотвѣтствія провозоспособности дорогъ количеству предъявляемыхъ къ перевозкѣ товаровъ представляется принятый у насъ способъ постройки рельсовыхъ путей. При господствовавшемъ стремленіи по возможности удешевить сооруженіе такихъ путей—стремленіи, обусловленномъ признаніемъ необходимости возможно быстраго развитія рельсовой сѣти,—большинство дорогъ было устраиваемо при незначительномъ количествѣ подвижного состава, одной парѣ рельсовъ и недостаточныхъ разъѣздныхъ путяхъ. Если принять при этомъ во вниманіе несуществованіе на первое время опытнаго персонала для эксплоатаціи линій желѣзнодорожной администраціи, то представляется весьма естественнымъ, что дороги наши не всегда могли удовлетворять потребностямъ движенія и что, несмотря на предпринимавшееся отъ времени до времени усиленіе перевозочной способности отдѣльныхъ линій, потребности развивающейся торговли постоянно опережали осуществленіе мѣръ къ ихъ устройству. При такихъ обстоятельствахъ экстраординарныя требованія, предъявленныя дорогамъ въ военное время, въ связи съ усиленнымъ вывозомъ заграницу и блокадою южныхъ портовъ, вызвали сѣтованія и жалобы промышленнаго сословія, не прекращающіеся и донынѣ; съ открытіемъ же Донецкой

каменноугольной дороги, прибавившей сосѣднимъ дорогамъ новый разрядъ грузовъ, недостаточность и неустройство южныхъ дорогъ проявилось еще съ большею силою. Порождаемыя такимъ положеніемъ нашихъ рельсовыхъ сообщеній необезпеченность торговыхъ сдѣлокъ, затрудненія для земледѣльческой и заводской промышленности въ своевременномъ вывозѣ съ мѣста производства продолжительнымъ и упорнымъ трудомъ добытыхъ продуктовъ не только, по мнѣнію Комитета, тягостно отзываются на успѣхахъ нашихъ въ соперничествѣ на европейскихъ рынкахъ съ государствами, подобно намъ вывозящими сырыя и полуобработанныя издѣлія, но и неоспоримо имѣютъ крайне вредное вліяніе на развитіе благосостоянія всей страны. Поэтому безотлагательное усиленіе какъ пропускной, такъ и перевозочной способности нашихъ желѣзныхъ дорогъ представляется, по убѣжденію Комитета, дѣломъ первостепенной государственной важности. Чтобы достигнуть намѣченной цѣли, Правительству предстоитъ немедленно принять самыя энергическія и быстрыя мѣры не только улучшеніемъ дорогъ новыми устройствами и усиленіемъ подвижного ихъ состава, но и введеніемъ болѣе правильнаго распорядка въ пользованіи существующими перевозочными средствами"[1]).

Эта цитата совершенно опредѣленно и подробно очерчиваетъ тотъ кругъ причинъ, которыми объясняются непорядки нашего желѣзнодорожнаго движенія вообще, и въ частности—на югѣ Россіи: преобладаніе частнаго желѣзнодорожнаго хозяйства, какъ общая, т. ск., постоянно дѣйствующая причина; военныя событія того времени, какъ факторъ, усиливающій дѣйствіе общихъ неблагопріятныхъ условій; какъ результатъ всего этого— цѣлый комплексъ неблагопріятныхъ экономическихъ послѣдствій.

Таковъ тотъ общій фонъ, на которомъ разыгрывались событія, привлекшія къ себѣ очень усиленное вниманіе южныхъ горнопромышленныхъ Съѣздовъ.

[1]) См. „Наша желѣзнодорожная политика по документамъ архива Комитета Министровъ". Историч. очеркъ, составленный къ столѣтію Комитета Министровъ Н. А. Кислинскимъ подъ главною редакціею статсъ-секретаря Куломзина С.П.Б. 1902 г., т. 2, стр. 294.

Въ настоящей главѣ мы намѣрены коснуться лишь тѣхъ желѣзнодорожныхъ непорядковъ, отъ которыхъ страдало желѣзнодорожное движеніе угля въ то время. Мы перенесли въ иное мѣсто вопросъ о постройкѣ новыхъ желѣзнодорожныхъ линій и о тарифахъ, и ограничимся въ дальнѣйшемъ изложеніи лишь такими вопросами, какъ недостатокъ провозной и пропускной способности, обмѣнъ вагоновъ, спеціальный подвижной составъ, кражи въ пути, и т. п. Эти вопросы желѣзнодорожнаго транспорта каменнаго угля объединены нами заглавіемъ, помѣщеннымъ въ началѣ этой главы, можетъ быть, и не совсѣмъ удачно, но во всякомъ случаѣ ихъ необходимо было отдѣлить отъ вопросовъ тарифныхъ и касающихся развитія желѣзнодорожныхъ путей, вопросовъ, составившихъ предметъ особыхъ главъ, какъ объ этомъ было сказано выше.

Прежде всего начнемъ изложеніе съ характеристики провозной и пропускной способности углевозныхъ дорогъ того времени.

Приведенная выше цитата изъ труда Н. А. Кислинскаго опредѣленно выясняетъ причины недостаточнаго развитія вагоннаго и паровознаго парка на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ, ихъ недостаточную обезпеченность рельсовыми путями и разъѣздами. Общая причина этого явленія—стремленіе къ возможно бо́льшему извлеченію прибыли, столь понятное и обычное въ частномъ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ.

Главнымъ тормазомъ въ этомъ вопросѣ являлась Азовская желѣзная дорога. По заявленію управляющаго этой дорогой В. А. Иванова на II Съѣздѣ углепромышленниковъ юга Россіи, перевозочныя средства этой дороги, оказывается, значительно отставали сравнительно съ тѣми требованіями, которыя предъявлялись донецкой каменноугольной промышленностью того времени: для удовлетворенія потребности правильной и равномѣрной перевозки угля, производимаго

копями въ то время, на Азовской жел. дор. не хватало 32 паровозовъ и 722 вагоновъ. И это несмотря на то, что незадолго до этого было ассигновано правительствомъ 5 мил. руб. на усиленіе перевозочныхъ средствъ этой дороги.

Всѣ эти расчеты относятся лишь къ наличной добычѣ каменноугольныхъ копей, къ тому, что онѣ могли дать въ тотъ моментъ. Въ другой главѣ мы показали, какая потенціальная сила таилась въ донецкой каменноугольной промышленности, и эта сила совершенно не находила выхода при существующей тогда провозной и пропускной способности желѣзныхъ дорогъ. По расчетамъ II Съѣзда углепромышленниковъ юга Россіи, для удовлетворенія потребности ближайшаго будущаго, для вывоза того количества минеральнаго топлива, которое тогда могли дать копи Донецкаго Бассейна, перевозочныя средства Харьково-Азовской жел. дор., сверхъ вышеуказаннаго, должны были увеличиться 119 паровозами и 2858 вагонами, а перевозочныя средства Козлово-Воронежско-Ростовской жел. дор. слѣдовало увеличить 70 паровозами и 2.000 крытыхъ вагоновъ.

Изъ рѣчей представителя Харьковскаго Губернскаго Земства Е. С. Гордѣенко на III Съѣздѣ углепромышленниковъ юга Россіи вскрываются нѣкоторыя характерныя подробности вопроса о перевозочныхъ средствахъ Курско-Харьково-Азовской жел. дор. Представитель Харьковскаго Земства докладывалъ, что Курско-Харьково-Азовская желѣзная дорога возитъ донецкій уголь лишь въ размѣрахъ, необходимыхъ для ея собственнаго потребленія—около 12 мил. пуд. въ годъ. Отчеты желѣзной дороги трудно достать, дѣйствія дороги окружены тайной и изъ анализа нѣкоторыхъ отчетныхъ данныхъ Е. С. Гордѣенко приходитъ къ заключенію о фиктивности цыфръ подвижного состава, числящагося по отчетамъ дороги. Е. С. Гордѣенко говоритъ:

„Къ 1 января 1877 года считалось у нея[1]) товарныхъ паровозовъ 141, вагоновъ—3.405; въ 1877 году—157 паровозовъ и 3.357 вагоновъ. Она перевозила около 40 мил. п. въ годъ. Если это число раздѣлить на число вагоновъ, то окажется, что каждый вагонъ перевезъ 12 м. п. въ годъ. Раздѣливши это число на 12 мѣсяцевъ, выходитъ, что одинъ вагонъ перевезъ въ мѣсяцъ 1.000 п., значитъ, въ мѣсяцъ онъ былъ только два раза на дорогѣ. Возможно ли повѣрить такому движенію и что остается изъ этого заключить? Понятно, что число вагоновъ слишкомъ преувеличено на бумагѣ, а въ наличности ихъ находится гораздо меньше".

По характеристикѣ Е. С. Гордѣенко, вообще отчеты дороги очень грѣшатъ противъ истины; дорога несостоятельна, она наканунѣ банкротства; дорога буквально кишитъ разными непорядками; между прочимъ, на ней процвѣтаетъ систематическое, организованное воровство груза.

Е. С. Гордѣенко рисуетъ любопытную бытовую картинку, характеризующую порядки на этой дорогѣ:

„Судили одного артельщика за воровство. Онъ откровенно сознался, что у нихъ воровство организовано, что у нихъ составляется общество со спеціальными занятіями: одни грабятъ мануфактурные товары, другіе—кожевенные издѣлія, третьи—пшеницу и т. д.; скажу даже, что они крадутъ и каменный уголь. . . . Говорятъ, что желѣзная дорога потребляетъ только 9 мил. пуд. угля, а я говорю—12 мил. пудовъ. Какъ объяснить это? У нихъ машинисты, кочегары получаютъ премію за сбереженіе топлива. Въ виду этой преміи они отапливаютъ локомотивы не углемъ Азовской дороги, но чужимъ углемъ".

Это грубое, элементарное проявленіе желѣзнодорожныхъ непорядковъ—кражи угля—составляло такой рѣзкій, бросающійся въ глаза фактъ, что на немъ очень внимательно останавливались всѣ Съѣзды горнопромышленниковъ юга Россіи. Въ своей рѣчи на первомъ Съѣздѣ П. Н. Горловъ отмѣтилъ случаи, что вагоны, нагруженные въ Горловкѣ 600 пуд. угля, по прибытіи въ Москву не досчитывали

[1]) Курско-Харьково-Азовской жел. дор.

180 пуд. груза. Большія пропажи угля въ пути находились отчасти въ связи съ особымъ типомъ вагоновъ для перевозки угля, типомъ открытыхъ вагоновъ.

Въ вагонный паркъ южныхъ углевозныхъ дорогъ былъ введенъ особый типъ открытыхъ вагоновъ, имѣющихъ съ боковъ подъемныя дверцы и плохіе буфера (даже деревянные буфера, на Воронежской ж. д.). „Имѣя высокіе борты и представляя малое боковое сѣченіе, эти вагоны должны грузиться высоко, выше бортовъ, причемъ дверцы оказываются совершенно лишними, такъ что цѣль, для которой онѣ устроены, не достигается. При большой высотѣ бортовъ и нагрузкѣ выше ихъ, стѣны этихъ вагоновъ подвергаются излому. Вслѣдствіе плохихъ буферовъ или за неимѣніемъ ихъ вовсе, эти вагоны подвергаются сильнымъ толчкамъ, вслѣдствіе которыхъ глыбы антрацита съ нихъ сбрасываются. Не имѣя крышъ сверху, они, во время остановки, нагруженныхъ вагоновъ, въ мѣстахъ, населенныхъ бѣдными, какъ окраины Новочеркасска и Ростова, представляютъ искушеніе для воровства нагруженнаго въ нихъ топлива. Короче сказать, это такіе угольные вагоны, въ которыхъ можно было бы перевозить уголь на разстояніи нѣсколькихъ верстъ на путяхъ отъ копей къ заводу, но ни въ какомъ случаѣ на такихъ дорогахъ, какъ Азовская, Воронежская Донецкая, тѣмъ болѣе, что они даже не принимаются сосѣдними дорогами при перевозкѣ по прямому сообщенію“.

Въ виду такой характеристики желѣзнодорожной комиссіей II Съѣзда углепромышленниковъ юга Россіи, на этомъ Съѣздѣ была принята резолюція о томъ, чтобы на желѣзныхъ дорогахъ Донецкаго Бассейна постепенно уменьшалось число открытыхъ угольныхъ вагоновъ и въ то же время увеличивалось число обыкновенныхъ товарныхъ крытыхъ вагоновъ.

Въ этомъ вопросѣ южные горнопромышленники были заинтересованы лишь постольку, поскольку открытые вагоны были связаны съ большими потерями минеральнаго топлива

въ пути, за которыя желѣзныя дороги не желали отвѣчать, и съ другой стороны—поскольку этотъ спеціальный подвижной составъ не принимался сосѣдними дорогами въ срочный возвратъ или въ обмѣнъ, безъ перегрузки. Если устранить эти два препятствія, то для углепромышленниковъ, пожалуй, былъ удобнѣе спеціальный открытый составъ, болѣе легкій, съ меньшей тарой и, въ виду своего спеціальнаго назначенія, не пригодный для цѣлаго ряда другихъ грузовъ и потому въ силу необходимости обращаемый желѣзной доргой подъ перевозку угля. Т. о. углепромышленники не имѣли никакихъ основаній высказываться противъ принципа спеціальнаго угольнаго вагона.

Вотъ почему на третьемъ Съѣздѣ углепромышленниковъ юга Россіи желѣзнодорожная комиссія, предложивъ Съѣзду возбудить ходатайство о нормированіи вопроса о безотвѣтственныхъ для желѣзныхъ дорогъ потеряхъ угля въ пути, выступила въ защиту открытыхъ спеціальныхъ угольныхъ вагоновъ[1]): ихъ тара меньше, они дешевле, нагрузка и выгрузка легче и можетъ совершаться автоматически, цѣлый рядъ товаровъ (хлѣбъ, дрова и т. д.) могутъ перевозиться въ этихъ вагонахъ, потому они должны приниматься въ обмѣнъ сосѣдними, не углевозными дорогами и т. п.

Въ виду всѣхъ этихъ соображеній, комиссія III Съѣзда, а за ней и самый Съѣздъ, вынесли резолюцію, благопріятную спеціальному подвижному составу, и постановили возбудить ходатайство,

> „чтобы при выдачѣ субсидій дорогамъ въ районахъ угольныхъ перевозокъ опредѣлялась часть спеціальнаго подвижного состава, которую дороги обязаны пріобрѣтать въ видахъ распространенія минеральнаго топлива“.

Вопросъ о сравнительныхъ достоинствахъ и недостат-

[1]) Впрочемъ, за исключеніемъ „жучковъ“ съ деревянными буферами на южномъ участкѣ Воронежско-Ростовской ж. д., которые комиссія безусловно забраковала.

кахъ открытаго подвижного состава для перевозки угля и въ частности вопросъ о „жучкахъ“ усердно обсуждался на 5-мъ засѣданіи IV Съѣзда углепромышленниковъ юга Россіи, въ присутствіи кн. С. В. Волконскаго, предсѣдателя Юго-Восточной подкомиссіи Высочайше учрежденной комиссіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи, и членовъ этой подкомиссіи. Никакихъ опредѣленныхъ резолюцій по этому вопросу на Съѣздѣ не было вынесено.

Изъ трудовъ комиссіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи видно, что одна изъ подкомиссій, на которыя раздѣлилась въ своихъ работахъ Высочайше учрежденная желѣзнодорожная Комиссія, именно московская подкомиссія, высказалась рѣшительно противъ спеціальныхъ угольныхъ вагоновъ, исходя при томъ въ значительной степени изъ тѣхъ соображеній, что угольныя линіи и угольные грузы—незначительная часть нашей желѣзнодорожной сѣти и нашего грузового движенія, поэтому не должно быть никакихъ изъятій для угля въ отношеніи типа вагоновъ, которые въ силу своей своеобразности препятствуютъ обмѣну вагоновъ нашей желѣзнодорожной сѣти [1]).

Мы остановились лишь на вопросахъ наиболѣе крупныхъ и наиболѣе характерныхъ для нашего горнопромышленнаго юга. Конечно, кромѣ перечисленныхъ вопросовъ въ жизни нашего горнопромышленнаго юга, на нашихъ горнопромышленныхъ Съѣздахъ возникало много другихъ вопросовъ, относящихся къ той же, интересующей насъ области. Здѣсь можно упомянуть слѣдующіе вопросы: объ устройствѣ складовъ подъ уголь у станцій желѣзныхъ дорогъ, объ устройствѣ полустанцій и платформъ для нагрузки угля, объ условіяхъ нагрузки и выгрузки, о штрафахъ за простой вагоновъ и нѣк. др. Нельзя отрицать значенія этихъ вопро-

---

[1]) Подробности см. труды Высочайше учрежденной комиссіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи: „Докладъ объ условіяхъ перевозки товаровъ на желѣзныхъ дорогахъ“. С.П.Б. 1881 г., стр. 206.

совъ, освѣщающихъ нѣкоторыя интересныя подробности каменноугольной промышленности того времени. Но въ то же время анализъ этихъ вопросовъ завелъ бы насъ слишкомъ далеко, а все же это—вопросы, рисующіе лишь *подробности* тѣхъ условій, при которыхъ происходила въ то время перевозка минеральнаго топлива на рынокъ. Въ основныхъ, главныхъ своихъ чертахъ эта картина, повидимому, достаточно опредѣленно выступила изъ нашего предыдущаго изложенія.

Общіе итоги этого изложенія вырисовываются въ слѣдующемъ видѣ: частно-правовой принципъ въ веденіи желѣзнодорожнаго хозяйства той эпохи и временныя осложненія, созданныя русско-турецкой войной, имѣли своимъ послѣдствіемъ то, что перевозочныя средства желѣзныхъ дорогъ оказались неприспособленными для удовлетворенія требованій быстро развивающейся каменноугольной промышленности Донецкаго Бассейна. Это создало общую затрудненность сбыта топлива и „борьбу за вагоны" между отправителями. Стремленіе урегулировать распредѣленіе вагоновъ выдвинуло вопросъ о „привиллегированныхъ" и „непривиллегированныхъ" потребителяхъ, создало особое положеніе для поставщиковъ топлива казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ, что въ концѣ концовъ привело къ антагонизму крупныхъ и мелкихъ потребителей. Въ результатѣ всей этой борьбы, возникъ институтъ выборныхъ, то зерно, изъ котораго впослѣдствіи развились: съ одной стороны—представительное учрежденіе Съѣзда—Совѣтъ Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи, а съ другой стороны—правительственное учрежденіе (съ участіемъ общественнаго элемента)—Харьковскій комитетъ по регулированію перевозокъ горнозаводскихъ грузовъ.

Недостатокъ подвижного состава, выражавшійся въ крупныхъ цыфрахъ паровозовъ и вагоновъ, затрудненія въ обмѣнѣ угольныхъ вагоновъ съ сосѣдними дорогами, кражи

топлива въ пути, безотвѣтственность желѣзныхъ дорогъ за недостачи топлива и т. д. и т. д.—въ большинствѣ случаевъ все это тѣ недостатки, которыя составляли общее зло промышленной жизни того времени, для борьбы съ которыми была основана „Барановская комиссія", выработавшая общія основы нашего желѣзнодорожнаго законодательства.

Мы отмѣтили выше роль частно-правового принципа въ желѣзнодорожомъ дѣлѣ, какъ причины тѣхъ непорядковъ желѣзнодорожнаго движенія, которыми отмѣчена интересующая насъ эпоха экономическаго развитія Россіи. Конечно, это указаніе не исключаетъ значенія и другихъ причинъ, напр. новизны дѣла, невозможности опредѣлить и предвидѣть предстоящее движеніе и т. п. Въ интересной статьѣ инж. Ф. А. Голицынскаго „Историческій очеркъ провозоспособности русскихъ желѣзныхъ дорогъ въ зависимости отъ техническихъ условій ихъ сооруженія и эксплоатаціи"[1]) этотъ вопросъ характеризуется т. о.: „Если съ одной стороны у насъ строились желѣзныя дороги съ провозною способностью, намѣченной, такъ сказать, ощупью, то и размѣры движенія по такимъ дорогамъ, и количество перевозокъ являлись, съ другой стороны, тоже почти неизвѣстной величиной. Все зависѣло отъ урожая, стоимости фрахтовъ, цѣнъ въ портахъ, измѣненія тарифовъ вслѣдствіе конкурренціи дорогъ, распашки новыхъ нетронутыхъ земель и развитія производительныхъ силъ страны... Все это, вмѣстѣ взятое, съ первыхъ же годовъ эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ вызвало цѣлый рядъ неустройствъ, затрудненій и замѣшательствъ въ движеніи". (стр. 39—40).

---

[1]) См. „Историческій очеркъ разныхъ отраслей желѣзнодорожнаго дѣла и развитія финансово-экономической стороны желѣзныхъ дорогъ въ Россіи по 1897 г. включительно". Сост. подъ ред. В. М. Верховского. С.П.Б. 1901 г.

б. Желѣзнодорожный тарифъ.

Всю нашу работу проникаетъ идея о томъ особомъ значеніи, которое имѣетъ желѣзнодорожный транспортъ въ жизни и развитіи южной горной промышленности. Отсутствіе надлежащихъ средствъ сообщенія ставило абсолютныя препятствія развитію нашей промышленности и, наоборотъ—оборудованіе юга Россіи рельсовой сѣтью дало возможность донецкой каменноугольной промышленности развить свои силы и неуклонно итти впередъ по пути завоеванія новыхъ рынковъ сбыта.

При такомъ положеніи вопроса, вполнѣ естественной представлялась большая заинтересованность южныхъ горнопромышленныхъ Съѣздовъ въ вопросахъ тарифной политики желѣзныхъ дорогъ. Этотъ интересъ нашихъ Съѣздовъ къ вопросамъ, касающимся желѣзнодорожныхъ тарифовъ, проходитъ черезъ всю исторію Съѣздовъ горнопромышленниковъ юга Россіи, но въ разные періоды исторіи южной горной промышленности вопросъ этотъ пріобрѣтаетъ разныя формы: то передъ нами выступаетъ разрозненность и несогласованность тарифной политики частныхъ желѣзныхъ дорогъ, то—борьба противъ дифференціальнаго тарифа съ высокими ставками на близкихъ разстояніяхъ. Далѣе—возникаютъ вопросы о „тарифномъ равновѣсіи" отдѣльныхъ конкуррирующихъ отраслей промышленности (напр., каменноугольной и нефтяной), о борьбѣ разныхъ районовъ Донецкаго Бассейна за созданіе благопріятныхъ условій въ области тарифа и, наконецъ, борьба противъ „фискализма" казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и т. д. и т. д. Каждый изъ этихъ варіантовъ общаго вопроса о тарифѣ вскрываетъ намъ ту или иную характерную особенность развитія промышленности, даетъ намъ возможность подмѣтить какую-либо деталь ея внутренней сущности.

Въ первое время функціонированія желѣзнодорожной

сѣти на югѣ Россіи, въ періодъ господства частнаго желѣзнодорожнаго хозяйства въ строѣ тарифныхъ вопросовъ выдѣлился прежде всего по своему значенію вопросъ о *чрезвычайномъ разнообразіи и колеблемости существовавшихъ въ то время тарифовъ*. Чтобы дать представленіе о характерѣ и размѣрахъ этого явленія, мы можемъ привести краткую историческую справку измѣненій тарифовъ на Курско-Харьково-Азовской ж. д., имѣвшей въ первое время особенно важное значеніе для донецкой каменноугольной промышленности. Объ этой исторіи мы узнаемъ слѣдующее изъ статьи г. Н. А. „По поводу повышенія тарифа на перевозку минеральнаго топлива по Курско-Харьково-Азовской ж. д.“ („Южно-русскій Горный Листокъ“, № 1 отъ 1 іюля 1880 г.):

„Со времени открытія Курско-Харьково-Азовской дороги тарифъ на каменный уголь измѣняется уже четвертый разъ. До половины 1875 года, когда большая часть каменнаго угля перевозилась для надобностей дороги, за перевозку его взималась $^1/_{65}$ коп. съ пуда и версты. Въ срединѣ 1875 г., когда перевозка угля достигала всего лишь 12 мил. пуд., Правленіе Азовской дороги нашло этотъ тарифъ для себя убыточнымъ и съ разрѣшенія Министерства ввело дифференціальный тарифъ, по которому взимало за растояніе до 200 вер. —$^1/_{40}$, отъ 200 до 350 верстъ—$^1/_{50}$ и свыше 350—$^1/_{60}$ коп. съ пуда и версты. Такъ какъ уголь тогда, какъ и теперь, возился главнымъ образомъ до станцій Харьковъ, Лозовая, Ростовъ и Таганрогъ, то примѣнялся тарифъ $^1/_{40}$ и $^1/_{50}$. Въ 1876 году, по требованію Министерства, дифференціальный тарифъ былъ отмѣненъ и замѣненъ однообразнымъ въ $^1/_{60}$ на всѣ разстоянія безъ различія. Со времени установленія этого тарифа начались жалобы Правленія дороги на убыточность перевозки минеральнаго топлива, хотя таковыя изъ года въ годъ возрастали крайне слабо“.

Наконецъ, съ 1 января 1881 года былъ введенъ на Курско-Харьково-Азовской желѣзной дорогѣ повышенный тарифъ въ $^1/_{55}$ коп. съ пуда и версты, причемъ къ такому

повышенію тарифа служили слѣдующія соображенія: 1) значительное увеличеніе на Курско-Харьково-Азовской ж. д. дешевыхъ перевозокъ минеральнаго топлива, 2) нарушеніе выгоднаго для этой дороги отношенія груженаго подвижного состава къ порожнему (отъ увеличенія перевозки на сѣверъ), 3) малая польза для промышленности въ пониженныхъ тарифахъ при томъ положеніи, когда ихъ едва хватаетъ для однихъ привиллегированныхъ потребителей, и 5) уменьшеніе приплатъ по правительственной гарантіи.

Эта измѣнчивость политики частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, объясняемая неизбѣжной частно-правовой точкой зрѣнія желѣзныхъ дорогъ того времени[1]), конечно, создавало для донецкаго угля совершенно нежелательное колебаніе при его сбытѣ на рынкѣ. Отсюда желаніе Съѣзда (неосуществимое при тогдашнихъ условіяхъ), чтобы зафиксировать тарифъ на Курско-Харьково-Азовской жел. дор., внесеніемъ въ уставъ этой дороги максимальной тарифной ставки въ $^1/_{60}$ коп. съ пуда и версты (постановленіе III Съѣзда, углепромышленниковъ юга Россіи, см. „Труды" Съѣзда, стр. 230). Та же тенденція внесенія устойчивости въ тарифное дѣло сказывается въ постановленіи того же III Съѣзда о томъ, чтобы „тарифъ былъ обобщенъ на всѣхъ большихъ угольныхъ дорогахъ" (id.). Дѣйствительно, въ это время тарифы на южныхъ углевозныхъ дорогахъ отличались весьма значительнымъ разнообразіемъ. Изъ работъ II Съѣзда углепромышленниковъ юга Россіи въ 1877 г. мы узнаемъ, что въ то время тарифы на желѣзныхъ дорогахъ стояли на слѣдующей высотѣ (см. протоколы Съѣзда, стр. 157 и 158):

1) на южномъ участкѣ Козлово-Воронежско-Ростовской

[1]) Лишь во второй половинѣ 80-хъ годовъ было введено прямое правительственное руководительство дѣйствіями желѣзнодорожныхъ обществъ по установленію тарифовъ.

жел. дор. отъ ст. Шахтной до Ростова взимается $^1/_{36}$ [1]), а на сѣверномъ участокъ той же дороги $^1/_{65}$ к. съ пуда и версты.

2) на Курско-Харьково-Азовской жел. дор. тарифъ въ то время стоялъ на высотѣ $^1/_{60}$ к. съ пуда и версты.

3) на Константиновской жел. дор. тарифъ для перевозки угля равняется $^1/_{42}$ коп. съ пуда и версты.

Кромѣ стремленія къ унификаціи тарифовъ въ предѣлахъ южныхъ углевозныхъ дорогъ, необходимо обращать вниманіе и на высоту тарифа на тѣхъ дорогахъ, которыя перевозили конкуррирующій съ донецкимъ англійскій уголь. Въ то время, какъ при перевозкѣ донецкаго угля на сѣверъ приходилось выдерживать установленный на Курско-Харьково-Азовской жел. дор. тарифъ въ $^1/_{60}$ к., а на Константиновской жел. дорогѣ даже $^1/_{42}$ коп. съ пуда и версты, англійскій уголь проникалъ изъ Петербурга до Москвы по пониженному тарифу Николаевской жел. дор. ($^1/_{75}$ коп.). При такихъ условіяхъ, по словамъ южныхъ горнопромышленниковъ, иностранный уголь могъ продаваться въ Москвѣ по 23 – 24 коп., тогда какъ донецкій уголь на томъ же рынкѣ не могъ стоять дешевле 26 коп., т. к. одна провозная плата составляла 19 коп. съ пуда.

Необходимо отмѣтить, что этотъ фактъ, столь волновавшій наши горнопромышленные Съѣзды, конечно, вовсе не свидѣтельствуетъ о „зломъ умыслѣ“ нашихъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ или объ ихъ агрессивной политикѣ quand même по отношенію къ отечественной промышленности. Въ этой разницѣ тарификаціи русскаго и иностраннаго угля сказался различный характеръ движенія того и другого груза—фактъ, знакомый намъ изъ исторіи частныхъ желѣз-

[1]) Этотъ чрезвычайно высокій тарифъ, однако, не выражалъ собою всей провозной платы. Какъ высчитываютъ донскіе углепромышленники (дѣло изъ архива выборныхъ, № 14 за 1873 г.), если посчитать всѣ другія платы, то провозная плата составитъ $^1/_{14}$ коп. съ пуда и версты.

ныхъ дорогъ и другихъ странъ, напримѣръ, Англіи, гдѣ по словамъ проф. Фридмана[1]), это явленіе характеризовало экономическую жизнь Англіи въ 80-хъ годахъ, но оно не исчезло и въ болѣе поздній періодъ, въ девятисотыхъ годахъ, вызывая негодованіе прессы, самыхъ разнообразныхъ направленій, и англійскихъ торговыхъ палатъ. И причина этого явленія въ Англіи та же, что у насъ на горнопромышленномъ югѣ въ концѣ 70-хъ годовъ—опредѣленный характеръ движенія этихъ грузовъ. По этому вопросу проф. Фридманъ говоритъ:

„Возникаетъ вопросъ, почему желѣзныя дороги держатся такой антинаціональной политики? Изученіе условій, при которыхъ имъ приходится работать, показываетъ, что къ тому имѣются серьезныя основанія экономическаго характера. Возможная конкурренція морского пути, опасеніе, что, высокія тарифныя ставки закроютъ доступъ въ Англію для иностранныхъ продуктовъ, являющихся главнымъ грузомъ по направленію отъ портовъ внутрь страны, и желѣзнымъ дорогамъ придется зарабатывать лишь при движеніи въ одномъ направленіи, объясняютъ болѣе низкія ставки для иностранныхъ товаровъ. Съ коммерческой точки зрѣнія, желѣзныя дороги поступаютъ правильно, желая хоть что-нибудь получить при обратномъ движеніи, которое въ противномъ случаѣ грозитъ стать совершенно бездоходнымъ“.

У насъ, въ Россіи, въ 70-хъ годахъ прошлаго столѣтія балтійскій районъ характеризовался довольно опредѣленнымъ преобладаніемъ прямыхъ грузовъ на сѣверо-западъ, а желѣзнодорожное движеніе въ районѣ Черноморскихъ портовъ не характеризовалось такой опредѣленностью движенія грузовъ въ одномъ направленіи, какъ это видно изъ нижеслѣдующей таблицы о распредѣленіи грузовъ на прямые и обратные въ 1874 году[2]).

---

[1]) См. „Конспектъ лекцій по наукѣ о финансахъ, читанныхъ на Экономическомъ Отдѣленіи С.П.Б. Политехническаго Института“ въ 1909—1910 г., стр. 79—80.

[2]) А. И. Чупровъ. „Желѣзнодорожное хозяйство“, т. II. Москва, 1878 г., стр. 75.

Таблица № 20

	Прямые грузы		Обратные грузы	
	Количество въ мил. пуд.	Процентное отношеніе ко всей суммѣ прямыхъ грузовъ	Количество въ милліонахъ пудовъ	Процентное отношеніе ко всей суммѣ обратныхъ грузовъ
Районъ Балтійск. портовъ. . . .	524	59,4%	186.5	52,3%
„ зап. и сухоп. гр.	126,9	14,4%	49,8	14%
„ Черном. порт.	111,2	12,6%	56,7	15,9%
Дороги, не вошедшія въ показ. районы . . .	119,8	13,6%	63,1	17,8%
Итого. . . .	882,1	100%	356,1	100%

Балтійскій районъ имѣетъ довольно опредѣленную характеристику преобладанія прямого направленія къ портамъ, сравнительно съ обратнымъ направленіемъ—отъ портовъ. Поэтому англійскій уголь, какъ грузъ обратный, представлялъ особый интересъ для Николаевской желѣзной дороги, чѣмъ и объясняется низкій угольный тарифъ на этой желѣзной дорогѣ.

Наоборотъ, въ южномъ черноморскомъ районѣ каменноугольные грузы шли для надобностей частнаго потребленія, главнымъ образомъ въ прямомъ направленіи на югъ, но и независимо отъ этого дороги этого района вообще не имѣли рѣзко выраженнаго движенія въ одномъ направленіи, прямого движенія, и по тому проблема заполненіе графика обратнаго движенія грузовъ не стояла передъ ними такъ остро, какъ на дорогахъ прибалтійскаго района. Кромѣ того, нѣкоторыя желѣзнодорожныя линіи черноморскаго района сильно выдѣляются крайне неопредѣленнымъ характеромъ своего основного направленія. Какъ говоритъ А. И. Чупровъ (id. стр. 69).

„На русской сѣти мы видимъ нѣсколько линій, на которыхъ направленія перевозки не успѣли еще пріобрѣсти опредѣленности, свойственной большей части другихъ дорогъ...

Сюда принадлежатъ пять линій, именно: Курско-Харьковско-Азовская, Курско-Кіевская, Кіево-Брестская, Орловско-Грязская, Грязе-Царицынская. Всѣ эти линіи устроены недавно и, кромѣ Грязе-Царицынской, лежатъ какъ бы на распутіи между двумя противоположными, ясно опредѣлившимися направленіями. Упомянутыя дороги одновременно отправляютъ одни и тѣ же роды грузовъ и въ сторону сильнѣйшаго, и въ сторону слабѣйшаго движенія... При такой неустойчивости тяготѣній однихъ и тѣхъ же товаровъ, нѣтъ ничего мудренаго, что въ разные годы, подъ вліяніемъ измѣняющихся обстоятельствъ, производства и торговли, сильнѣйшій токъ товаровъ, направляется то въ ту, то въ другую сторону".

Очень наглядно всѣ эти факты и выводы изображены у И. С. Бліоха, въ „графическихъ изображеніяхъ" его работы „Вліяніе желѣзныхъ дорогъ на экономическое состояніе Россіи" (С.П.Б. 1878 г.)

Оставаясь на почвѣ защиты своихъ частныхъ интересовъ, желѣзныя дороги оказывали сильное противодѣйствіе стремленію Съѣздовъ горнопромышленниковъ юга Россіи добиться пониженія тарифа, и лишь послѣ поддержки, оказанной въ этомъ вопросѣ московскими промышленниками, въ октябрѣ 1883 года состоялось пониженіе тарифа на уголь, при перевозкахъ его къ Москвѣ, до $^1/_{70}$ съ пуда и версты.

Желѣзныя дороги не переставали твердить объ убыточности каменнноугольныхъ тарифовъ. Несомнѣнно, размѣръ тарифной ставки для перевозокъ угля въ то время (какъ и сейчасъ) былъ значительно ниже средней тарифной ставки для всѣхъ товаровъ вообще [1].

И въ наше время, какъ и въ началѣ исторіи желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, желѣзныя дороги пользовались всякимъ случаемъ, чтобъ выдвинуть вопросъ о необходимости повышенія желѣзнодорожныхъ тарифовъ вообще и камен-

[1]) По исчисленіямъ А. И. Чупрова („Желѣзнодорожное хозяйство", т. I., М. 1875 г., стр. 16) „средняя плата на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ была съ пуда товара и версты" въ 1870 году—0,0373 коп., что соотвѣтствуетъ ставкѣ около $^1/_{27}$ коп. съ пуда и версты.

ноугольныхъ тарифовъ въ частности, причемъ однимъ изъ серьезныхъ доказательствъ этой убыточности считается ихъ сравненіе съ заграничными тарифами.

Мы не считаемъ умѣстнымъ распространяться здѣсь о методологической неправильности такихъ сравненій. Отмѣтимъ лишь, что, по нашему мнѣнію, до сихъ поръ не выработано надежныхъ и точныхъ пріемовъ изслѣдованія этого вопроса, въ частности не получила достаточнаго цыфрового изображенія проблема связи доходности перевозки грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ съ количествомъ этихъ грузовъ и ихъ массовымъ, „навалочнымъ" характеромъ (пользуясь этимъ принятымъ выраженіемъ желѣзнодорожной терминологіи). Въ послѣдующихъ, задуманныхъ нами томахъ нашего труда, характеризующихъ положеніе нашей промышленности въ позднѣйшіе періоды ея развитія, намъ придется подробнѣе остановиться на этой темѣ, теперь же мы лишь вкратцѣ отмѣтимъ, что особый характеръ горныхъ грузовъ [1]) и условій ихъ желѣзнодорожнаго транспорта устанавливаетъ особо тѣсную связь и зависимость между количествомъ ихъ перевозки и размѣромъ провозной платы.

Въ этомъ отношеніи, на протяженіи исторіи горной промышленности, роль желѣзнодорожныхъ перевозокъ, въ общей массѣ перевозокъ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ, претерпѣла значительныя измѣненія. Такъ, по даннымъ „Статистическаго Сборника Министерства Путей Сообщенія" (вып. 3, С. П. Б. 1879 г.), въ 1876 году по сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ было перевезено товаровъ малой скорости 863,2 мил. пуд., въ томъ числѣ хлѣбныхъ грузовъ 248,6 мил. пуд., дровъ 124,8 мил. пуд., каменнаго угля (въ томъ числѣ и иностраннаго)—только 78,1 мил. пуд.

Съ того времени наше грузовое движеніе на желѣзныхъ дорогахъ пріобрѣло гораздо болѣе „индустріальный" харак-

[1]) О чемъ такъ хорошо говоритъ А. И. Чупровъ въ „Желѣзнодорожномъ хозяйствѣ" т. II, стр. 222 и послѣдующія.

теръ. Въ книгѣ Лященко „Очерки аграрной эволюціи Россіи“ (стр. 273) приведена по этому вопросу слѣдующая интересная таблица:

Таблица № 21

Грузы	Количество въ мил. пуд.			Приростъ съ 1876 г. по 1896 г.		Приростъ съ 1876 г. по 1902 г.	
	1876—1878 г.	1895—1897 г.	1898—1902 г.	Мил. пуд.	% %	Мил. пуд.	% %
Нефть и керосинъ . . .	6,4	200,7	236,9	193,3	3.035	230	3.602
Каменный уголь	90,3	446,6	649,1	356,3	395	548,8	608
Чугунъ, рельсы, жел., сталь	23,8	99,5	122,4	75,7	318	98,8	414
Лѣс. строит. матеріал. .	67,8	201,7	263,5	133,9	197	195,7	289
Сахаръ	21,6	51,1	63,9	29,5	136	42,3	196
Хлопокъ	7,2	16,9	21,8	9,7	135	14,6	203
Шерсть	4,2	8,4	8,5	4,2	170	4,3	102
6 главныхъ хлѣбовъ . .	311,9	572,0	620,5	260,1	83	308,6	99
Всего товаровъ мал. скор.	978,0	2.808,3	3.649,0	1.830,3	189	2.671,0	273

По поводу этой таблицы г. Лященко замѣчаетъ:

„Въ настоящее время наши желѣзныя дороги, дѣйствительно, переходятъ отъ „питанія мужицкимъ хлѣбомъ“ къ улучшенному питанію международной пищей промышленности— каменнымъ углемъ и нефтью“ (id. стр. 275).

Но въ тѣ времена, когда начиналась дѣятельность Съѣздовъ горнопромышленниковъ юга Россіи, при слабомъ развитіи горной промышленности на югѣ Россіи, каменноугольные грузы не такъ интересовали желѣзныя дороги.

Второй Съѣздъ углепромышленниковъ юга Россіи въ 1877 году просилъ объ установленіи однообразнаго тарифа на уголь въ размѣрѣ $^1/_{65}$ коп. съ пуда и версты. Это ходатайство Съѣзда было въ мартѣ 1878 года разсмотрѣно въ комиссіи при Техническомъ Комитетѣ Министерства Путей Сообщенія и, конечно, встрѣтило тамъ возраженія желѣзныхъ дорогъ объ убыточности этого тарифа. Изъ рѣчи представителя Министерства Путей Сообщенія П. А. Ласкина на III Съѣздѣ мы узнаемъ подробности этого вопроса.

П. А. Ласкинъ объяснилъ Съѣзду слѣдующее:

„Что касается до практическаго примѣненія этой мѣры[1]), то при этомъ слѣдуетъ прежде всего указать на то, что правительство съ одной стороны стѣснено въ пониженіи тарифа существующими уставами, а, съ другой стороны, тѣмъ соображеніемъ, которое заставляетъ его приплатить дорогамъ тѣмъ больше, чѣмъ какая-нибудь мѣра вызоветъ большее уменьшеніе доходности дорогъ. Тѣмъ не менѣе существуетъ такого рода средство, которое, быть можетъ, безъ пониженія доходности дорогъ можетъ споспѣшествовать распространенію минеральнаго топлива. Средство это заключается въ томъ, чтобы возвысить перевозку короткую на счетъ перевозки дальней".

Въ виду этого, по словамъ П. А. Ласкина, передъ Техническимъ Комитетомъ была поставлена такая задача: „разработка тарифа на минеральное топливо, примѣняясь къ интересамъ отдѣльныхъ дорогъ и къ условіямъ возможно большаго распространенія далекихъ его перевозокъ". Это—формулировка тѣхъ задачъ, которыя достигаются *дифференціальнымъ тарифомъ*.

Итакъ, ходатайства Съѣзда объ уменьшеніи тарифа на желѣзнодорожныя перевозки минеральнаго топлива встрѣчали противодѣйствіе желѣзныхъ дорогъ, ссылающихся на убыточность угольныхъ тарифовъ, и, при поддержкѣ казны, руководящейся фискальнымъ мотивомъ (нежеланіемъ приплатъ бездоходнымъ дорогамъ), выдвигающихъ принципъ дифференціальнаго тарифа. Кромѣ того, необходимо замѣтить, что, выставляя принципъ дифференціальнаго тарифа, желѣзныя дороги опредѣляли его размѣры въ предѣлахъ $^1/_{40}$—$^1/_{65}$ коп., т. е. *минимальная* его ставка почти приближалась къ тому *нормальному* уровню тарифа для всѣхъ перевозокъ каменнаго угля, который былъ указанъ Съѣздомъ горнопромышленниковъ юга Россіи.

Совершенно очевидно, что этотъ принципъ дифференціальнаго тарифа выдвигался желѣзными дорогами лишь

[1]) Пониженія тарифа до $^1/_{65}$ коп. Рѣчь г. Ласкина приведена въ трудахъ III Съѣзда углепромышленниковъ, стр. 54.

постольку, поскольку перевозки минеральнаго топлива на близкихъ разстояніяхъ представляли для желѣзныхъ дорогъ того времени бо̀льшій интересъ въ тарифномъ отношеніи, чѣмъ перевозки на дальнихъ разстояніяхъ.

Надо замѣтить, что принципъ дифференціальности былъ не чуждъ нѣкоторымъ южнымъ углевознымъ дорогамъ того времени. Такъ, по уставу Козлово-Воронежско-Ростовской ж. д., въ концѣ 70-хъ годовъ было два тарифа: одинъ— общій, по $^1/_{65}$ коп. съ пуда и версты, и другой, составлявшій privillegium odiosum южнаго минеральнаго топлива, по которому за перевозки на разстояніи менѣе 80 верстъ взималось $^1/_{40}$ съ пуда и версты; т. к. растояніе отъ Грушевскаго рудника до Ростова-Пристани составляло 75 верстъ, то грушевскій антрацитъ, не въ примѣръ прочимъ грузамъ Козлово-Воронежско-Ростовской ж. д., перевозился по тарифу $^1/_{40}$ коп.

Возраженія противъ дифференціальнаго тарифа были формулированы П. Н. Горловымъ на IV Съѣздѣ углепромышленниковъ т. о.:

„Намъ, м. г., дифференціальные тарифы не выгодны потому, что вслѣдствіе стѣсненныхъ перевозокъ, районы сбыта ограничены въ настоящее время, минеральное топливо не идетъ на большія разстоянія и принятіе дифференціальныхъ тарифовъ повело бы къ возвышенію стоимости перевозокъ въ тѣ мѣста, куда доставляется минеральное топливо въ настоящее время. Изложенное мы объяснили въ комиссіи, тогда намъ было предложено, чтобы мы указали, какую провозную плату мы считали бы полезной въ интересахъ углепромышленности. Поэтому мы указали на размѣръ той провозной платы, которая могла бы, по нашему мнѣнію, обезпечить болѣе широкій сбытъ минеральнаго топлива на сѣверъ въ Москвѣ и на югѣ—въ Николаевѣ, Одессѣ и другихъ портахъ Чернаго моря. Принимая цѣну угля на станціяхъ Юзово и Дебальцевой въ вагонахъ въ 8 к. и, опредѣливъ точно цѣны дровъ и иностраннаго угля, съ которымъ мы должны конкуррировать, мы вычислили и заявили, что

для достиженія цѣли промышленности тарифъ долженъ быть: до Москвы, Знаменки и Харькова—$^{1}/_{67}$ к. и до Александровска, на Днѣпрѣ—$^{1}/_{73}$ к. По вопросу о тарифѣ намъ было заявлено, что уставы обществъ могутъ быть измѣнены только законодательнымъ порядкомъ".

Мы уже знаемъ, изъ приведенной выше цитаты статьи Южно-Русскаго Горнаго Листка, что главное значеніе для донецкой каменноугольной промышленности того времени имѣли ближніе рынки сбыта, причемъ англійскій каменный уголь, не стѣсненный высокой таможенной пошлиной (какъ въ настоящее время), былъ распространенъ во всемъ южно-морскомъ районѣ, и даже Русское Общество Пароходства и Торговли, имѣвшее свой рудникъ, покупало англійскій уголь для своихъ пароходовъ и для торговли въ портахъ Чернаго моря. Въ докладѣ комиссіи П. Н. Горлова на II Съѣздѣ горнопромышленниковъ юга Россіи (засѣданіе 15 октября 1877 г.) [1]) мы находимъ таблицу о потребителяхъ донецкаго минеральнаго топлива, проливающую нѣкоторый свѣтъ на интересующій насъ въ настоящее время вопросъ. Въ этой таблицѣ ясно проступаетъ преобладающее значеніе (въ тарифномъ отношеніи) ближнихъ рынковъ сравнительно съ рынками дальними.

Все потребленіе минеральнаго топлива, согласно этой таблицѣ, составило въ 1877 г.—42,145 мил. пуд., изъ нихъ желѣзныя дороги брали 26,795 мил. пуд.,—пароходство—4,68 мил. пуд., морское вѣдомство—1,78 мил. пуд. и города—8,89 мил. пуд. Желѣзныя дороги, какъ потребительницы топлива, перевозя каменный уголь для собственныхъ надобностей, очевидно, не были заинтересованы въ тарифномъ вопросѣ.

Обращаясь къ пароходствамъ, какъ потребителямъ донецкаго каменнаго угля, мы видимъ, что здѣсь дѣло идетъ о такихъ пароходныхъ обществахъ (Русское О-во Пароходства и Торговли, Волго-Донское О-во, О-во Азовскаго Па-

---

[1]) См. „Протоколы" засѣданій этого Съѣзда, стр. 109.

роходства и др.), которыя, очевидно, получали топливо съ желѣзнодорожныхъ станцій ближняго горнаго района. То же слѣдуетъ сказать о морскомъ вѣдомствѣ, какъ потребителѣ топлива, пользовавшемся донецкимъ топливомъ для Черноморскаго флота. Остаются города, какъ потребители минеральнаго топлива. Изъ общей суммы ихъ потребленія 8,89 мил. пуд., на долю Москвы, Серпухова, Воронежа и Тулы, городовъ, входившихъ въ районъ отдаленныхъ рынковъ, приходится 2,86 мил. пуд. донецкаго минеральнаго топлива, а остальная масса его шла въ такіе города южнаго района, какъ Таганрогъ, Новочеркасскъ, Ростовъ, Нахичевань, Керчь, Маріуполь, Бердянскъ, Николаевъ, Харьковъ, Очаковъ[1]).

Отсюда видно, что въ то время коммерческія перевозки каменноугольныхъ и антрацитовыхъ грузовъ (слѣдующихъ не для надобностей самихъ желѣзныхъ дорогъ) совершались главнымъ образомъ на близкихъ разстояніяхъ въ предѣлахъ южнаго района, и проектъ дифференціальнаго тарифа, выдвинутый въ то время желѣзными дорогами, очевидно, не предоставлялъ никакихъ льготъ для этихъ перевозокъ, являвшихся въ то время основными перевозками. Мы говоримъ „очевидно", п. ч. намъ въ точности неизвѣстенъ проектъ тарифа, выдвинутый желѣзными дорогами въ то время, и намъ неизвѣстно, что подразумѣвалось ими подъ названіемъ „близкихъ разстояній", которыя должны были пользоваться повышеннымъ тарифомъ сравнительно съ „дальними разстояніями", географія которыхъ намъ также неизвѣстна. Но на основаніи цитированной выше статьи Н. А. въ „Южно-Русскомъ Горномъ Листкѣ", повидимому,

[1]) Здѣсь умѣстно будетъ отмѣтить, что изъ 8,89 мил. пуд., получавшихся городами, 5,23 мил. пуд. шло въ южномъ направленіи; изъ 4,68 мил. пуд., получавшихся частными пароходствами, 3,45 мил. пуд. также шло въ южномъ направленіи и почти весь уголь и антрацитъ, получаемый морскимъ вѣдомствомъ (1,5 тыс. пуд. изъ 1,7 т. пуд.), также шелъ въ южномъ направленіи, т. е. туда, куда направлялся главный потокъ грузовъ въ этомъ районѣ. Эти цыфры показываютъ, что движеніе каменноугольныхъ грузовъ совпадало съ прямымъ направленіемъ движенія грузовъ, т. е., что каменноугольные грузы не были обратными.

можно заключить, что въ то время проектъ дифференціальнаго тарифа подъ „ближними разстояніями", повидимому, имѣлъ въ виду тотъ районъ, который опредѣляется группой городовъ, перечисленныхъ нами выше на основаніи доклада комиссіи П. Н.Горлова, и это позволяетъ намъ думать, что нашъ анализъ вопроса о значеніи ближнихъ и дальнихъ перевозокъ въ то время, на основаніи доклада комиссіи П. Н. Горлова, даетъ цыфровое освѣщеніе внутренняго смысла того проекта дифференціальнаго тарифа, который былъ выдвинутъ желѣзными дорогами въ то время.

Въ заключеніе настоящей главы приведемъ характеристику отношенія Харьковскаго Губернскаго Земства къ вопросу о Курско-Харьково-Азовской желѣзной дорогѣ и въ частности—къ ея тарифной политикѣ. Эта характеристика прибавляетъ нѣсколько интересныхъ штриховъ къ той картинѣ, которая была представлена нами выше, главнымъ образомъ, на основаніи работъ Съѣздовъ горнопромышленниковъ юга Россіи.

Очередному Губернскому Земскому Собранію 10 декабря 1876 года было представлено заявленіе земскихъ гласныхъ о безпорядкахъ и злоупотребленіяхъ на Курско-Харьково-Азовской ж. д.[1]).

Въ этомъ заявленіи указано, что Харьковское губернское земское собраніе, получая жалобы изъ среды земства, городскихъ обществъ и частныхъ лицъ на безпорядки, царящіе на Курско-Харьково-Азовской жел. дорогѣ, обращалось неоднократно къ правительству съ ходатайствомъ „о защитѣ земледѣльческаго и торговаго промысловъ, испытывающихъ безчисленныя потери и тягости по винѣ желѣзнодорожнаго правленія, и съ этою же цѣлью собраніе посылало въ столицу депутатовъ для личныхъ объясненій начальству. Намъ извѣстенъ былъ исходъ такихъ хода-

[1]) См. „Приложеніе къ журналамъ очередного земскаго собранія Харьковской губерніи 1876 г.". (Харьковъ, 1877 г.).

тайствъ; собраніе долго не получало никакого отвѣта, и лишь депутаты въ минувшемъ 1874 году привезли успокоительное извѣстіе. что правительство, находя причину затруднительнаго передвиженія по Курско-Харьково-Азовской желѣзной дорогѣ въ ея недостаточныхъ средствахъ, признало нужнымъ выдать г-ну Полякову значительную субсидію для усиленія подвижного состава, а въ началѣ текущаго года состоялось уже назначеніе особой комиссіи для ревизіи дѣйствій желѣзной дороги и даже для провѣрки устройства ея. До сихъ поръ мы не видѣли никакихъ перемѣнъ въ управленіи этой дороги, не знаемъ, насколько г. Поляковъ, получившій субсидію, увеличилъ подвижной составъ; неизвѣстно также, открыла ли свои дѣйствія ревизіонная комиссія; но мы видѣли, что въ теченіе сего лѣта вездѣ по станціямъ Азовской дороги спѣшно производился ремотъ, многое было подштукатурено, усыпано пескомъ, приведено въ благообразный видъ—подготовлялось къ ревизіи, хотя въ сущности положеніе товароотправителей нисколько не улучшилось и безпорядки, о которыхъ шли жалобы, не уменьшились. Не повторяя того, что было уже обжаловано прежде, мы теперь высказанное дополнимъ еще новыми слѣдующими жалобами".

Въ числѣ этихъ жалобъ на первомъ мѣстѣ—жалобы на тарифные непорядки на Курско-Харьково-Азовской желѣзной дорогѣ.

Управленіе дороги, по словамъ авторовъ заявленія, ежегодно издаетъ тарифъ; однако, въ теченіе года къ этому тарифу издаются различныя дополненія и измѣненія, и все это—внѣ всякаго соображенія съ интересами промышленности и торговли, а исключительно. по мотивамъ узко-коммерческаго характера:

„воспользовавшись коммерческими обстоятельствами, временемъ ярмарокъ, нуждою торговаго сословія,—усилить сборъ для пользы желѣзнодорожнаго управленія".

Эти общія положенія авторы заявленія иллюстрируютъ на примѣрѣ такихъ товаровъ: шпанская шерсть, сахаръ и сахарный песокъ, водка, овчины, пшеница и мякина, писчая бумага, рыба и, наконецъ, каменный уголь.

Какъ видно изъ этого перечня, тарифная политика Курско-Харьково-Азовской жел. дороги затрагивала интересы цѣлаго ряда товаровъ, но мы, конечно, остановимся только на каменномъ углѣ, тѣмъ болѣе, что и земцы, авторы цитируемаго нами заявленія, съ особымъ вниманіемъ останавливаются именно на этомъ товарѣ.

Вотъ что говоритъ по этому вопросу авторъ „завленія", освѣщая его съ точки зрѣнія интересовъ потребителей:

Каменный уголь занимаетъ здѣсь самое видное мѣсто, такъ какъ отъ него зависитъ судьба фабричнаго дѣла и дальнѣйшее преуспѣяніе нашихъ желѣзныхъ дорогъ. Вопросъ о дешевизнѣ топлива, зависящей исключительно отъ дешевизны перевозки каменнаго угля, есть вопросъ государственной важности; вездѣ, во всѣхъ государствахъ, стараются сдѣлать этотъ горючій матеріалъ для всѣхъ возможно болѣе доступнымъ и возможно болѣе дешевымъ. Но г. Поляковъ, въ рукахъ котораго или въ его рельсовыхъ сѣтяхъ держатся наши главнѣйшія каменноугольныя копи, поступаетъ совершенно наоборотъ: въ прошломъ году назначена была цѣна за перевозку угля цѣлыми вагонами по $^1/_{60}$ коп. съ пуда и версты; въ нынѣшнемъ же тарифѣ проставлена цѣна $^1/_{36}$, почти вдвое дороже; уголь такимъ образомъ, сравненъ съ дровами. Такое уравненіе трудно объяснить чѣмъ нибудь, развѣ только тѣмъ, что уголь и дерево принадлежатъ къ одной категоріи—горючихъ веществъ; но дрова болѣе громоздки, цѣнность ихъ неодинакова, нагрѣвательная способность дровъ считается втрое слабѣйшею въ сравненіи съ углемъ при равномъ вѣсѣ. Можно предполагать, что желѣзная дорога, съ одной стороны, покровительствуетъ истребленію лѣсовъ, а съ другой, затрудняетъ пользованіе углемъ; и то, и другое ведетъ нашъ край къ разоренію. Уголь на мѣстѣ его нахожденія, напримѣръ, у Харцызской станціи, стоитъ около 7 коп. за пудъ;

перевозка его въ Харьковъ по желѣзной дорогѣ стоитъ 9,5 к., а съ нагрузкою и раструскою во время пути 12,5 коп., слѣдовательно, уголь, перевезенный изъ Харцызской станціи въ Харьковъ, на разстояніи 347 верстъ, долженъ цѣниться въ 19,5 коп. т. е. цѣна его возрастаетъ почти втрое. Надобно, впрочемъ, оговорить, что размѣръ платы за провозъ угля устанавливается часто съ торгу, при которомъ берутся въ расчетъ: сдѣлки съ владѣльцемъ копей, чей уголь и для чего онъ назначается; уголь, напримѣръ, съ копей г.г. Поляковыхъ, или когда угольные промышленники поставляютъ его для надобностей Азовской дороги, перевозится очень дешево. Такое своеправіе весьма возможно для Полякова; онъ окружилъ всю каменно-угольную область своими двумя дорогами: Азовскою съ запада и юга, Воронежско-Ростовскою съ востока, и безъ его разрѣшенія уголь не можетъ двигаться.

Губернское земское собраніе, по выслушаніи этого заявленія и рѣчи гл. Гордѣенко, постановило:

1) Означенное заявленіе представить на усмотрѣніе правительства, передавъ его также и въ Высочайше учрежденную комиссію для развитія желѣзныхъ дорогъ.

2) Отпечатать это заявленіе въ газетахъ и отдѣльными брошюрами.

Эта цитата показываетъ, что непорядки и тарифный произволъ на Курско-Харьково-Азовской жел. дорогѣ вызывали энергичные протесты не только производителей-углепромышленниковъ, отправителей минеральнаго топлива, но и получателей его. И эти протесты, исходящіе изъ среды потребителей, были не менѣе энергичны и упорны, чѣмъ протесты углепромышленниковъ. И еще за годъ до того Харьковскаго губернскаго собранія 1876 года, о которомъ мы только что говорили, вопросъ о „губительномъ“ значеніи Курско-Харьково-Азовской жел. дор. для потребителей былъ предметомъ обсужденія Харьковскаго губернскаго земскаго собранія 1875 года[1]). Этому собранію также было

[1]) См. „Журналъ одинадцатаго очередного земскаго собранія Харьковской губерніи, съ приложеніями къ нимъ, съ 11 по 22 октября 1875 года“. (Харьковъ, 1876 года).

представлено заявленіе гласныхъ „о безпорядкахъ и злоупотребленіяхъ желѣзно-дорожнаго управленія по Курско-Харьково-Азовской жел. дорогѣ“, гдѣ также дѣлается указаніе на долголѣтній, упорный и безплодный характеръ борьбы грузохозяевъ съ этою дорогою; по вопросу о тарифѣ мы находимъ въ этомъ заявленіи губернскихъ гласныхъ, приблизительно, тѣ же сѣтованія, что и въ заявленіи, поданномъ земскому собранію 1876 года, а именно слѣдующее:

Повидимому, дорожная администрація заботится о томъ, чтобы установить такой тарифъ, который бы устранилъ частный извозный промыселъ и хотя дѣйствительно тарифъ нѣсколько ниже обыкновенной платы за гужевой транспортъ, но крайность заставляетъ прибѣгать къ сему послѣднему, такъ какъ фурами доставляются товары вѣрнѣе, безопаснѣе, часто скорѣе и въ опредѣленные сроки; только чума, въ сильной степени разорившая наше скотоводство, мѣшаетъ возобновить прежній способъ передвиженія.

Мы покоряемся Провидѣнію, когда оно посылаетъ засухи, неурожай и чуму; но не можемъ быть равнодушными свидѣтелями, когда хлѣбъ, собранный тяжелыми трудами съ затратою значительнаго капитала, гніетъ или теряетъ цѣну, вслѣдствіе безпорядочной, невѣрной и безсрочной его доставки къ мѣсту назначенія. Въ то время, когда для надобностей желѣзной дороги истребляютъ лѣса и не достаетъ горючаго матеріала для отопленія жилищъ и поддержанія фабрикъ, желѣзно-дорожное Управленіе возвышаетъ по произволу тарифъ на каменный уголь, и въ настоящее время онъ возвышенъ до $^{1}/_{36}$ съ пуда и версты; и здѣсь мы видимъ двоякій вредъ: стѣсненіе каменноугольныхъ промышленниковъ и еще болѣе то тяжкое положеніе, при которомъ все населеніе должно терпѣть отъ недостатка топлива и дороговизны его, а наши свеклосахарные, винокуренные и другіе заводы должны страшиться за свою будущность.

Этимъ мы заканчиваемъ нашу характеристику вопроса о каменноугольныхъ тарифахъ въ 70-хъ годахъ прошлаго

вѣка. Этой характеристикой мы старались показать, что основнымъ стремленіемъ въ этой области со стороны горнопромышленниковъ (и вообще грузохозяевъ) была ярко выраженная борьба за низкій тарифъ, причемъ противоположная тенденція желѣзныхъ дорогъ, продиктованная основнымъ частно-хозяйственнымъ принципомъ ихъ дѣятельности, выдвигала соображеніе объ убыточности перевозки каменноугольныхъ грузовъ, находящее основаніе въ главномъ характерѣ и размѣрахъ желѣзнодорожнаго движенія каменноугольныхъ грузовъ того времени. Фискальный мотивъ—боязнь приплатъ по гарантіямъ—заставлялъ правительство прислушиваться къ протестамъ желѣзныхъ дорогъ противъ пониженія тарифовъ и поддерживать ихъ стремленіе къ разрѣшенію вопроса путемъ установленія дифференціальныхъ тарифовъ, съ повышеннымъ размѣромъ провозныхъ платъ на близкихъ разстояніяхъ, что не могло не вызвать протеста углепромышленниковъ, работавшихъ преимущественно на близкій рынокъ. Восьмидесятые и девятидесятые годы, какъ извѣстно, дали торжество идеѣ пониженія тарифовъ, и это несомнѣнно, отразилось очень благопріятно на развитіи нашей промышленности вообще и нашей тяжелой индустріи въ частности въ 90-хъ годахъ прошлаго вѣка.

Девятисотые годы принесли намъ цѣлую серію повышенныхъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ, въ томъ числѣ на продукты горной и горнозаводской промышленности юга Россіи, причемъ это повышеніе было мотивировано поднятіемъ товарныхъ цѣнъ въ то время.

Наконецъ, теперь[1]) мы, повидимому, стоимъ передъ новымъ и колоссальнымъ повышеніемъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ, вызваннымъ исключительно фискальными соображеніями, въ виду событій переживаемой нами великой всеевропейской войны.

[1]) Относится къ концу 1914 года.

Кредитъ.

Какъ извѣстно, начало 70-хъ годовъ ознаменовалось и у насъ, и заграницей оживленіемъ промышленной дѣятельности, усиленіемъ учредительства, вообще повышеніемъ торговопромышленной коньюнктуры. Этотъ періодъ былъ очень кратковременен, и конецъ 1872 г. и начало 1873 г. ознаменованы рѣзкимъ переломомъ коньюнктуры въ сторону ухудшенія. Наступила у насъ реакція противъ того оживленія торгово-промышленной дѣятельности, которое было обязано очень быстрому развитію у насъ желѣзнодорожной сѣти. „Въ періодъ желѣзнодорожной строительной горячки конца 60-хъ и начала 70-хъ годовъ на постройку желѣзныхъ дорогъ было израсходовано больше милліарда рублей. Болѣе всего дорогъ строилось въ 1868—1871 г.г. Затѣмъ постройка вдругъ упала, и хотя въ 1873 и 1874 г.г. она опять увеличилась, но въ слѣдующіе годы стала рѣшительно уменьшаться“ [1]).

Банкротства, явившіяся послѣдствіемъ кризиса начала 70-хъ годовъ, конечно, заставили банки съузить свой кредитъ, до того времени щедро расточаемый направо и налѣво, и это еще болѣе усилило смятеніе въ торгово-промышленномъ мірѣ, усугубленное подоспѣвшей русско-турецкой войной.

Эти общія причины оказали свое дѣйствіе и на нашу южную горную промышленность. Каменноугольная и антрацитовая промышленности въ то время уже находились подъ вліяніемъ тѣхъ общихъ условій, въ которыхъ жила русская промышленность и торговля, и финансовыя затрудненія того времени, испытываемыя всей русской промышленностью, отразились и на Донецкомъ Бассейнѣ [2]).

[1]) Туганъ-Барановскій „Русская фабрика въ прошломъ и настоящемъ“, т. I. Второе изданіе, С.П.Б., 1900 г. стр. 329.

[2]) См. рѣчи Алчевскаго и Рубинштейна на III Съѣздѣ горнопромышленниковъ юга Россіи.

Къ этимъ общимъ причинамъ присоединили свое дѣйствіе специфическіе факторы, обусловленные особенностями горнопромышленнаго юга. Тѣ потрясенія, та смѣна коньюнктуръ, которую испыталъ нашъ Донецкій Бассейнъ подъ вліяніемъ проведенія желѣзныхъ дорогъ и ихъ недостаточной провозной и пропускной способности, создали, какъ это всегда бываетъ въ такихъ случаяхъ въ промышленности, очень острую потребность въ денежныхъ средствахъ, и эта потребность могла быть покрыта только путемъ кредита.

Эти обстоятельства обнаружили свое дѣйствіе еще ко времени перваго Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи (1874 г.). Въ программу этаго Съѣзда не былъ поставленъ спеціальный вопросъ о кредитѣ, но онъ былъ поднятъ при обсужденіи на Съѣздѣ рабочаго вопроса, причемъ комиссія Съѣзда по этому вопросу (подъ предсѣдательствомъ П. Н. Горлова) высказала слѣдующее.

Весьма часто горнопромышленникъ бываетъ поставленъ въ крайне затруднительное положеніе, когда сбытъ угля по какимъ-либо причинамъ пріостанавливается; затрудненія въ оборотѣ капитала задерживаютъ и расплаты съ рабочими, а это подрываетъ ихъ довѣріе къ данному предпріятію.

Комиссія Съѣзда полагаетъ, что нѣкоторыя копи, по своему положенію, представляютъ вѣрный сбытъ и прочную стоимость, почему, въ видахъ устраненія случайныхъ причинъ безденежья, высказывается за учрежденіе горнопромышленнаго банка, на началахъ обществъ взаимнаго кредита, для выдачи краткосрочныхъ ссудъ подъ залогъ копей. Съ этимъ мнѣніемъ комиссіи согласился Съѣздъ и постановилъ ходатайствовать объ учрежденіи этого Общества въ Таганрогѣ.[1])

[1]) Одновременно съ этимъ, въ августѣ 1874 г., Общество донскихъ углепромышленниковъ подняло вопросъ о необходимости учрежденія въ Грушевскомъ горномъ поселеніи Общества взаимнаго кредита. (Изъ архива выборнаго донскихъ углепромышленниковъ, дѣло № 14, за 1873 годъ).

Это постановленіе Съѣзда, несмотря на свою краткость, намѣтило тѣ основные принципы, которые впослѣдствіи были приняты III Съѣздомъ горнопромышленниковъ юга Россіи при обсужденіи этого вопроса, а именно: 1) спеціальное кредитное учрежденіе; 2) краткосрочный характеръ ссудъ; 3) кредитъ подъ обезпеченіе всего промышленнаго предпріятія—каменноугольной копи.

Финансовый кризисъ все рѣзче обнаруживалъ свое дѣйствіе, продолжающіяся затрудненія вывоза создавали критическое положеніе для оборотныхъ средствъ предпріятій, и въ программу III Съѣзда былъ включенъ вопросъ „о ваимномъ заводскомъ и горномъ кредитѣ для южно-русской горной промышленности".

Незадолго передъ третьимъ Съѣздомъ, вопросъ о кредитѣ былъ предметомъ обсужденія Съѣзда дѣятелей по машиностроительной промышленности въ Петербургѣ, и членъ третьяго Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи А. Ф. Мевіусъ познакомилъ Съѣздъ съ заключеніями петербургскаго машиностроительнаго Съѣзда по этому вопросу.

Петербургскій машиностроительный Съѣздъ пришелъ къ тому заключенію, что учрежденія нашего долгосрочнаго кредита не считаются, при выдачѣ ссудъ, съ фактомъ нахожденія на землѣ промышленнаго предпріятія, съ его цѣнностью, а исключительно имѣютъ въ виду, при выдачѣ ссудъ, цѣнность земельнаго участка. „По уставамъ всѣхъ нашихъ поземельныхъ банковъ и кредитныхъ учрежденій для недвижимаго кредита. заводскія имущества принимаются въ залогъ лишь по цѣнности поверхности земли и матеріальной цѣнности возведенныхъ на ней строеній... Я имѣлъ случай заявить въ комиссіи, что нѣкоторыя изъ названныхъ кредитныхъ учрежденій, а именно поземельные банки, ходатайствовали о томъ, чтобы права ихъ относительно выдачи ссудъ подъ заводы были расширены. но Министерство Финансовъ. на усмотрѣніе котораго предста-

вляются подобныя ходатайства, не сочло возможнымъ согласиться на это"[1]).

Въ виду этого, комиссія петербургскаго машиностроительнаго Съѣзда не сочла необходимымъ проектированіе какого-либо новаго учрежденія долгосрочнаго кредита для промышленныхъ предпріятій и вынесла по этому вопросу лишь слѣдующую резолюцію:

„Въ виду того, что ощущаемая нынѣ потребность горнозаводской промышленности въ долгосрочномъ кредитѣ могла бы въ извѣстной мѣрѣ получить удовлетвореніе и отъ существующихъ нынѣ кредитныхъ установленій, стѣсняемыхъ лишь дѣйствующими узаконеніями (т. е. ихъ уставами), было бы полезно ходатайствовать передъ правительствомъ о предоставленіи банкамъ недвижимаго кредита права принимать въ залоги по ссудамъ горно-заводскую недвижимость не только подъ цѣнности ея поверхности и матеріальной стоимости возведенныхъ на ней сооруженій, но также, принимая въ расчетъ при оцѣнкѣ, какъ обстоятельства, могущія увеличить стоимость залога, рудныя и другія богатства въ нѣдрахъ земли, если онѣ правильно разрабатываются" [2]).

Остановившись затѣмъ на вопросѣ о кредитѣ заводчикамъ, владѣющимъ своими имѣніями на поссессіонномъ правѣ, комиссія также приняла рядъ постановленій, не представляющихъ для насъ интереса, въ виду спеціальности этой темы.

Переходя къ реальному краткосрочному кредиту подъ закладъ движимости, комиссія петербургскаго Съѣзда признала, что по существу дѣла банки могутъ оказывать лишь ограниченный кредитъ подъ обезпеченіе матеріалами и издѣліями промышленнаго предпріятія. Это обезпеченіе не можетъ быть передано въ банки, въ ихъ кладовыя и амбары, а должно оставаться на храненіи въ самихъ про-

[1]) Изъ доклада А. Ф. Мевіуса третьему Съѣзду горнопромышленниковъ юга Россіи.

[2]) См. „Труды Высочайше утвержденнаго Съѣзда главныхъ по машиностроительной промышленности дѣятелей" Вып. I. С.П.Б., 1875 г., стр. 207. Докладъ особой комиссіи, образованный 24 апрѣля по докладу г. Кауфмана.

мышленныхъ заведеніяхъ, что, естественно, уменьшаетъ надежность этого вида обезпеченія. Банки интересуются, главнымъ образомъ, такими цѣнностями, обезпечивающими выданную ссуду, которыя легко подвижны и могутъ быть перезаложены въ другихъ кредитныхъ учрежденіяхъ, однимъ словомъ—такими цѣнностями обезличенными и обладающими свойствомъ Vertretbarkeit, какъ сказали бы мы, пользуясь современнымъ терминомъ Лиффмана. Такимъ свойствомъ обладаютъ Effecten—цѣнныя бумаги, акціи, полуметафизическіе „титулы дохода", какъ учитъ Р. Гильфердингъ, а не косные и слишкомъ матеріализированные товары in natura. Кстати, можемъ замѣтить, что въ наше время проблема кредита промышленнымъ предпріятіямъ разрѣшена именно въ томъ направленіи, что банки овладѣваютъ не тѣломъ товаровъ, производимыхъ даннымъ промышленнымъ предпріятіемъ, а правомъ на промышленное предпріятіе, и обезпеченіемъ выданной ссуды является теперь не уголь и желѣзо, а акціи того предріятія, которое производитъ уголь и желѣзо.

Въ этомъ лежитъ одна изъ причинъ распространенія акціонерной формы въ промышленности, ибо для единоличнаго предпріятія гораздо затруднительнѣе передать свои права на данное предпріятіе, какъ обезпеченіе полученной ссуды.

Такъ обстоитъ дѣло въ наше время, но тогда, какъ этотъ вопросъ обсуждался на петербургскомъ машиностроительномъ Съѣздѣ, одухотворенность кредитныхъ отношеній эпохи современнаго „финансоваго капитализма" (Р. Гильфердингъ) была еще неизвѣстна, и обезпеченіемъ выданной ссуды представлялись единственно вещи, товары, издѣлія, и совершеннно очевидной представлялась трудность оказывать кредитъ подъ такое обезпеченіе. Однако, подъ давленіемъ членовъ-фабрикантовъ и заводчиковъ, дѣйствительно испытывавшихъ острую нужду въ кредитѣ,

комиссія вынесла по этому вопросу такое, надо сказать, странно формулированное предложеніе: она признала необходимымъ ходатайствовать о томъ,

> „чтобы существующія и могущія быть открытыми кредитныя учрежденія получили право оказывать горнымъ и механическимъ заводчикамъ краткосрочный кредитъ подъ обезпеченіе заводскихъ матеріаловъ и издѣлій“[1]).

Затѣмъ, комиссія петербургскаго машиностроительнаго Съѣзда перешла къ другому виду краткосрочнаго кредита подъ закладъ движимости и остановилась на варрантахъ. При учрежденіи товарныхъ складовъ передача права собственности на товаръ производится посредствомъ передачи лишь документа, выданнаго товарно-складочнымъ обществомъ, варранта, причемъ самое имущество остается не въ рукахъ продавца и не въ рукахъ покупателя, а въ рукахъ третьяго лица, т. е. складочнаго общества.

Варрантъ, выдаваемый складочнымъ обществомъ, удостовѣряетъ право собственности на имущество. Кромѣ него, обществомъ выдается еще товарно-залоговое свидѣтельство, которое имѣетъ силу долгового обязательства или векселя общества, по которому оно ручается въ томъ, что лицо, пріобрѣвшее или дисконтировавшее это свидѣтельство, по истеченіи указаннаго въ немъ срока, получитъ отъ общества ту сумму, которая написана на документѣ.

Такая система создаетъ чрезвычайную гибкость отношеній между сторонами въ торговомъ оборотѣ.

Къ сожалѣнію, какъ выяснилось въ комиссіи петербургскаго машиностроительнаго Съѣзда, товарно-складочная общества не имѣли у насъ того значенія, которое они должны были бы имѣть. Наканунѣ торгово-промышленнаго кризиса, въ 1871 г., было учреждено около 13 уставовъ этихъ обществъ; осуществились изъ нихъ менѣе половины, но затѣмъ, очевидно, въ связи съ экономическимъ кризи-

[1]) id., стр. 208.

сомъ, ко времени петербургскаго машиностроительнаго Съѣзда, ихъ осталось всего 3 или 4, но болѣе значительными изъ нихъ являются два общества: въ Петербургѣ — Сѣверное Общество страхованія и склада товаровъ, и въ Москвѣ — „Торговый Посредникъ". Операціи этихъ обществъ къ срединѣ 70-хъ годовъ составили всего 50 милліоновъ рублей, причемъ кредитъ, получаемый черезъ нихъ, обходился дорого, потому что, кромѣ % за ссуду они брали еще особый процентъ за ручательство—делькредере, т. е. за самую выдачу залогового свидѣтельства.

Изъ трудовъ петербургской комиссіи видно, что значительнымъ препятствіемъ къ распространенію операцій товарныхъ складовъ являлись неясность юридическаго положенія ихъ операцій, существующихъ лишь на основаніи уставовъ Общества. Соотвѣтственно съ этимъ были построены пожеланія петербургской комиссіи.

Въ заключеніе комиссія остановилась на кредитѣ личномъ, вексельномъ. Для облегченія этого кредита А. Ф. Мевіусъ предложилъ комиссіи петербургскаго Съѣзда высказать пожеланіе о большемъ распространеніи въ Россіи учрежденій, недавно возникшихъ, цѣль которыхъ состоитъ въ страхованіи кредитоспособности лицъ, недостаточно извѣстныхъ банкамъ. Учрежденіе такого типа, существовавшее въ то время—Московское Общество коммерческаго кредита, принимающее на себя ручательство за тѣ векселя, которые потомъ представляются въ банкъ для учета, причемъ за свой бланкъ (делькредере) Общество получаетъ особое вознагражденіе. Въ комиссіи выяснилось, что при монопольномъ положеніи Московскаго общества его делькредере обходится отъ 2 до 5% кредитующемуся, и комиссія признала необходимымъ принятіе мѣръ къ увеличенію числа такихъ обществъ, чтобы ихъ взаимная конкурренція понизила % делькредере.

Такъ былъ поставленъ вопросъ о торговопромышленномъ

кредитѣ на петербургскомъ машиностроительномъ Съѣздѣ.

Многое изъ того, что было высказано на петербургскомъ машиностроительномъ Съѣздѣ, составляло также предметъ заботъ и обсужденія III Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи.

Если обратить вниманіе на то, въ какой формѣ ставился и рѣшался вопросъ о кредитѣ на Съѣздахъ горнопромышленниковъ юга Россіи, то можно намѣтить *двѣ основныя формы этого вопроса:* „вопросъ о спеціальномъ учрежденіи для оказанія горнопромышленникамъ кредита и вопросъ о горнопромышленномъ кредитѣ въ общихъ кредитныхъ учрежденіяхъ“[1]).

Впервые, на третьемъ Съѣздѣ горнопромышленниковъ юга Россіи вопросъ этотъ возникъ въ первой изъ вышеуказанныхъ формъ—въ формѣ необходимости учрежденія самостоятельнаго горнопромышленнаго банка.

Сначала попытаемся выяснить вопросъ о *существовавшихъ, въ то время, формахъ кредита горнопромышленнымъ предпріятіямъ,* насколько можно освѣтить этотъ вопросъ по рѣчамъ участниковъ III Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи.

Земельные банки въ то время принимали въ залогъ, по спеціальной оцѣнкѣ, заводы, копи и рудники, устроенные на собственныхъ земляхъ ихъ владѣльцевъ, хотя при этомъ принималась въ расчетъ не стоимость промышленнаго предпріятія и запасовъ ископаемаго въ нѣдрахъ, а матеріальная стоимость сооруженій. Горнопромышленныя предпріятія, расположенныя на арендованной землѣ и на земляхъ войсковыхъ въ Области Войска Донского, не признавались при этомъ обезпеченіемъ долгосрочнаго кредита. Копи на арендованной землѣ не могли служить обезпеченіемъ при полученіи кредита уже по одному тому, что, какъ

[1]) См. нашъ „Краткій очеркъ исторіи Съѣздовъ горнопромышленниковъ юга Россіи“, Харьковъ, 1908 г., стр. 42.

выяснилось изъ преній на Съѣздѣ, въ большинствѣ арендныхъ контрактовъ того времени имѣлся пунктъ, что при неисполненіи обязательствъ шахтовладѣльца по отношенію къ землевладѣльцу, рудникъ переходитъ къ этому послѣднему.

Въ Области Войска Донского существовалъ особый оригинальный видъ кредита при Управленіи горною и соляною частями въ Области Войска Донского[1]), гдѣ имѣлся маленькій капиталъ въ 15.000 руб., для выдачи ссудъ антрацитопромышленникамъ подъ залогъ ихъ оборудованія.

Далѣе, извѣстны были отдѣльные случаи полученія ссуды подъ уголь. Такъ, Харьковскій торговый домъ Рубинштейнъ ссужалъ нѣкоторыхъ углепромышленниковъ подъ уголь, подвезенный къ станціямъ; Волжско-Камскій Банкъ выдалъ ссуду подъ залогъ голубовскаго каменнаго угля.

Вексельный кредитъ, повидимому, былъ мало развитъ. По вопросу о размѣрахъ этого кредита на Съѣздѣ возникъ споръ между А. К. Алчевскимъ и А. А. Ауэрбахомъ, но, внимательно знакомясь съ доводами ихъ обоихъ, придется, повидимому, признать болѣе правильнымъ мнѣніе о незначительности этого кредита для горнопромышленниковъ, высказанное А. К. Алчевскимъ, который высчитывалъ, что сумма всѣхъ учтенныхъ векселей во всѣхъ Харьковскихъ банкахъ равняется не менѣе 15.000.000 руб., но изъ нихъ не болѣе, чѣмъ на 10.000 руб.— векселей, возникшихъ изъ торговли углемъ.

При обсужденіи на III Съѣздѣ горнопромышленниковъ юга Россіи вопроса о горнопромышленномъ кредитѣ всѣ единогласно признали его неудовлетворительную постановку и необходимость организаціи самостоятельнаго кредитнаго учрежденія для горнопромышленниковъ.

---

[1]) См. рѣчь представителя Военнаго Министерства П. А. Васильева: „Труды" III Съѣзда горнопр. юга Россіи, стр. 146.

При обсужденіи *основъ проектируемаго учрежденія* мнѣнія членовъ Съѣзда раздѣлились, причемъ пренія вращались, преимущественно, около слѣдующихъ вопросовъ: а) слѣдуетъ ли проектируемому учрежденію придать исключительно кредитный характеръ, или же это учрежденіе должно заниматься также коммерческими операціями, б) не слѣдуетъ ли эти операціи поставить на первомъ планѣ, съ тѣмъ, чтобы функціи кредитныя были для такого учрежденія дѣломъ побочнымъ; в) должно ли это учрежденіе принять форму акціонернаго общества, или общества взаимнаго кредита, или какую-либо иную форму.

Вопросъ о кредитѣ на III Съѣздѣ горнопромышленниковъ юга Россіи, важный самъ по себѣ, представляетъ интересъ еще въ томъ отношеніи, что въ преніяхъ по этому вопросу вскрывалась внутренняя структура промышленности того времени, почему мы позволимъ себѣ нѣсколько подробнѣе остановиться на этомъ вопросѣ.

Одинъ изъ чрезвычайно интересныхъ проектовъ горнопромышленнаго банка, заслуживающій большого вниманія, это проектъ А. А. Ауэрбаха.

Авторъ этого проекта совершенно отчетливо и рѣшительно исходитъ изъ того положенія, что проектируемое учрежденіе не должно носить исключительно кредитнаго характера, необходимо „къ операціямъ банковымъ прибавить операціи *коммерческія*, такъ какъ при такихъ условіяхъ производство однѣхъ операцій будетъ облегчать производство другихъ“. Даже болѣе того, проектируемое учрежденіе, по мысли А. А. Ауэрбаха, должно носить такой характеръ, „чтобы кредитъ былъ въ сущности побочнымъ предметомъ“ и чтобы центръ тяжести лежалъ въ коммерческихъ операціяхъ проектируемаго учрежденія.

Предоставивъ банку право торговли углемъ, необходимо дать ему возможность бороться съ главнымъ препятствіемъ угольной торговли, т. е. съ доставкой угля въ пункты

потребленія, для чего банкъ долженъ имѣть право заводить, въ случаѣ надобности, въ разныхъ мѣстахъ склады, строить вѣтви отъ желѣзныхъ дорогъ, какъ къ своимъ складамъ, такъ и къ копямъ и заводамъ, заводить свой подвижной составъ и перевозить уголь по соглашенію съ желѣзнодорожными обществами въ своемъ подвижномъ составѣ.

Необходимость именно такой организаціи А. А. Ауэрбахъ мотивируетъ особенностями каменноугольной промышленности и поясняетъ это рядомъ примѣровъ.

Прежде всего, А. А. Ауэрбахъ беретъ примѣры ссуды подъ добытый уголь. Въ случаѣ полученія такой ссуды, шахтовладѣлецъ лишается возможности продать уголь, заложенный имъ и оставленный на его храненіи. Сначала необходимо выплатить ссуду, а затѣмъ можно вывезти этотъ уголь. Но уплатить ссуду можно лишь по продажѣ угля, ибо это—единственный источникъ денежныхъ средствъ горнопромышленника. Получается своеобразный circulus vitiosus, а между тѣмъ уголь, отъ продолжительнаго лежанія на воздухѣ, вывѣтривается, портится и теряетъ свою цѣну.

Ссуда не выплачена въ срокъ, и банкъ приступаетъ къ продажѣ угля, заложеннаго въ банкѣ. Уголь продается съ аукціона, конечно, за пониженную цѣну, и отъ этого можетъ пострадать и банкъ, и углепромышленникъ, чей уголь продается, и прочіе углепромышленники, которые терпятъ паденіе цѣны на уголь вслѣдствіе наплыва на рынокъ дешеваго товара.

Читая эту характеристику, невольно подумаешь: de te fabula narratur!

Когда въ 1911 году на XXXVI Съѣздѣ горнопромышленниковъ юга Россіи обсуждался вопросъ о подтоварномъ кредитѣ и вырабатывался проектъ правилъ оказанія кредита Государственнымъ Банкомъ подъ уголь и антрацитъ, намъ приходилось слышать тѣ же, совершенно вѣрныя, разсу-

жденія, свидѣтельствующія о нежизнеспособности такой формы кредита, что и оправдалось впослѣдствіи.

Точно также, по мнѣнію А. А. Ауэрбаха, представляются очень большія затрудненія при выдачѣ ссудъ подъ обезпеченіе самихъ копей, въ случаѣ ограниченія функцій банка чисто кредитными операціями.

Все это устранится при наличіи коммерческихъ операцій проектируемаго горнопромышленнаго банка.

„Принимая на комиссію продажу угля, банкъ можетъ свободно и безъ риска выдавать ссуды подъ добытый уголь, причемъ всѣ вышеприведенныя затрудненія подобныхъ ссудъ сами собою устраняются, такъ какъ продажа угля и полученіе денегъ за него пойдутъ черезъ руки самого банка, а потому не будетъ надобности держать уголь на складѣ".

Послѣдующая практика нѣкоторыхъ банковъ, имѣющихъ кліентуру среди горнопромышпенниковъ юга Россіи, вполнѣ оправдала эти соображенія и эту характеристику.

А. А. Ауэрбахъ опасался построить проектируемое имъ учрежденіе на основахъ чисто-акціонерныхъ, потому что акціонеры будутъ заботиться о своемъ дивидендѣ и горная промышленность т. о. не получитъ доступнаго кредита. Съ другой стороны, по мнѣнію А. А. Ауэрбаха, предпріятіе типа взаимнаго кредита неосуществимо, потому что нельзя будетъ собрать капиталъ, необходимый для такого общества. На основаніи этихъ соображеній, проектируя общество смѣшаннаго типа, А. А. Ауэрбахъ предлагалъ Съѣзду такую форму („Труды" III Съѣзда, стр. 31 и 124).

Составъ Общества. Общество состоитъ изъ дѣйствительныхъ членовъ и акціонеровъ. Дѣйствительными членами могутъ быть только горнопромышленники и владѣльцы каменноугольныхъ и рудныхъ мѣсторожденій. Акціонеромъ становится всякій, купившій акцію.

Разница между дѣйствительными членами и

акціонерами заключается въ томъ, что число первыхъ неограничено, и, въ случаѣ несостоятельности Общества, дѣйствительные члены отвѣчаютъ не только внесеннымъ капиталомъ, но всѣмъ своимъ имуществомъ. Число акціонеровъ опредѣляется величиной акціонернаго капитала, по уставу Общества, и отвѣтственность акціонеровъ ограничивается, конечно, лишь ихъ акціями[1]).

Права членовъ Общества. Члены Общества пользуются слѣдующими правами и преимуществами сравнительно съ акціонерами: а) исключительнымъ правомъ кредита изъ кассы общества въ размѣрѣ не свыше 10-ти кратнаго членскаго взноса и не ниже 1000 руб.; б) право голова членовъ въ общемъ собраніи опредѣляется иначе для дѣйствительныхъ членовъ, чѣмъ для акціонеровъ, а именно: право голоса дѣйствительнаго члена опредѣляется наименьшимъ открываемымъ ему кредитомъ (1000 руб.), а право голоса акціонера опредѣляется числомъ акцій, составляющимъ по номинальной цѣнѣ сумму, равную наименьшему кредиту, открываемому члену.

Общество считается состоявшимся, когда сумма членскихъ взносовъ образуетъ капиталъ не менѣе 100.000 рублей, причемъ размѣръ членскаго взноса для каждаго члена опредѣляется въ цыфрѣ не менѣе 500 руб. Акціонерный капиталъ образуется выпускомъ 3.000 акцій по 100 метал. руб. каждая.

Въ члены Правленія, Совѣта, пріемнаго и

[1]) При послѣдующемъ обсужденіи этого вопроса А. А. Ауэрбахъ измѣнилъ этотъ пунктъ и внесъ предложеніе, что отвѣтственность по дѣламъ общества, въ случаѣ убытка, распредѣляется между членами и акціонерами *равномѣрно*, „пропорціонально отношенію акціонернаго капитала къ капиталу обезпеченія членовъ“ (?). См. Доклады и протоколы III Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи, стр. 125.

учетнаго Комитетовъ могутъ быть избираемы какъ члены, такъ и акціонеры, но съ условіемъ, чтобы въ каждомъ изъ этихъ органовъ Общества не менѣе $^1/_3$ части были горнопромышленники.

Интересенъ пунктъ о распредѣленіи прибылей Общества. Распредѣленіе дивиденда между дѣйствительными членами и акціонерами производится т. о.: прежде всего отдѣляется $^0/_0$ на акціонерный капиталъ. Если дивидендъ будетъ менѣе $5^0/_0$, онъ весь достается акціонерамъ. Остатокъ идетъ въ пользу дѣйствительныхъ членовъ, но также не выше $5^0/_0$ ихъ взносовъ. Все же, что окажется сверхъ этого. распредѣляется равномѣрно между акціонерами и дѣйствительными членами.

Ту часть своего проекта, которая касается распредѣленія прибыли между дѣйствительными членами и акціонерами, А. А. Ауэрбахъ внесъ уже при вторичномъ обсужденіи этого вопроса на Съѣздѣ, послѣ того какъ онъ выслушалъ возраженія, что его проектъ не удовлетворитъ капиталистовъ и не соберетъ достаточнаго числа акціонеровъ.

Проектъ А. А. Ауэрбаха былъ отвергнутъ Съѣздомъ и, намъ кажется, этотъ вотумъ Съѣзда имѣлъ подъ собою тѣ основанія, что, по мнѣнію Съѣзда, представляется крайне труднымъ (чтобы не сказать болѣе того) заставить одно и то же учрежденіе служить сразу двумъ богамъ и совмѣщать въ своей организаціи и дѣятельности принципы акціонернаго Общества и Общества взаимнаго кредита.

Теперь обратимся къ другому проекту, выработанному комиссіей Съѣзда и доложенному антагонистомъ А. А. Ауэрбаха—П. Н. Горловымъ въ засѣданіи Съѣзда 9 ноября.

Докладъ комиссіи, прочитанный П. Н. Горловымъ въ засѣданіи Съѣзда 9 ноября, въ общихъ чертахъ, содержалъ слѣдующее:

Долгосрочный кредитъ по отношенію къ рудникамъ на арендованной землѣ и въ Области Войска Донского—не-

возможенъ, потому что такіе рудники не могутъ служить обезпеченіемъ, по изложеннымъ выше соображеніямъ[1]).

Поэтому комиссія остановилась на вопросѣ о краткосрочномъ кредитѣ, который, по ея признанію, не доступенъ[2]) для горной промышленности въ общихъ кредитныхъ учрежденіяхъ, почему является необходимымъ организовать этотъ кредитъ въ видѣ самостоятельнаго кредитнаго учрежденія —*Общества взаимнаго кредита горнопромышленниковъ юга Россіи*, построеннаго на общихъ основаніяхъ подобныхъ кредитныхъ учрежденій, но съ нѣкоторыми измѣненіями, примѣнительно къ спеціальнымъ особенностямъ даннаго Общества.

Комиссія занялась разсмотрѣніемъ предметовъ, которые являются обезпеченіемъ ссуды въ области горной и заводской промышленности, и пришла при этомъ къ слѣдующимъ заключеніямъ:

Предметы эти, по мнѣнію комиссіи, дѣлятся на двѣ категоріи: а) предметы общіе, къ которымъ относятся разнаго рода недвижимая собственность, торговые векселя, фонды и т. п.; б) предметы спеціальные — заводы, рудники, копи и ихъ продукты: металлы, руды, уголь, антрацитъ и т. п.

Предметы общіе могутъ служить и въ спеціальномъ горнопромышленномъ банкѣ обезпеченіемъ ссудъ на общихъ основаніяхъ.

Что же касается предметовъ спеціальныхъ, то комиссія подробно останавливается на вопросѣ объ ихъ кредито-

[1]) Что касается рудниковъ, расположенныхъ на собственной землѣ, то докладъ комиссіи по поводу этихъ рудниковъ глухо упоминаетъ, что они, „увеличивая собою стоимость земель, уже въ настоящее время принимаются въ залогъ по ссудамъ изъ кредитныхъ земельныхъ учрежденій“. Но комиссія совершенно напрасно обошла вопросъ, принимается ли при этомъ во вниманіе цѣнность мѣсторожденія и всего промышленнаго предпріятія, какъ таковаго, или только матеріальная цѣнность построекъ и сооруженій.

[2]) Къ сожалѣнію, комиссія не пояснила ближайшимъ образомъ, въ чемъ состоитъ эта недоступность. Вѣроятно, она объяснялась молодостью горной промышленности и связаннымъ съ этимъ недовѣріемъ къ ней со стороны кредитныхъ учрежденій.

способности. Заводы, рудники и копи, какъ на земляхъ собственныхъ, такъ на земляхъ войсковыхъ и арендованныхъ, по мнѣнію комиссіи, во всякомъ случаѣ представляютъ собою цѣнности, которыя для краткосрочныхъ ссудъ могутъ быть принимаемы, какъ обезпеченіе. Конечно, кредитное учрежденіе, принимающее въ залогъ подобную цѣнность, должно дѣйствовать осторожно, вникая въ условія владѣнія, взвѣшивая коммерческія и спеціальныя для даннаго предпріятія условія, придавая увеличивающимъ и уменьшающимъ цѣнность обстоятельствамъ ихъ дѣйствительное значеніе, гарантируя себя особыми договорами на случай неуплаты ссуды и т. п.

Заводскіе продукты, говоритъ комиссія, уже и въ настоящее время принимаются въ залогъ въ нѣкоторыхъ кредитныхъ учрежденіяхъ и потому безспорно могутъ служить обезпеченіемъ при выдачѣ ссудъ въ горнопромышленномъ банкѣ.

Вопросъ о минеральномъ топливѣ, антрацитѣ и каменномъ углѣ, стоитъ нѣсколько иначе, хотя въ концѣ концовъ комиссія признаетъ, что продукты эти, хотя въ меньшей степени, чѣмъ горнозаводскіе продукты, но все таки при соблюденіи извѣстныхъ условій, извѣстной осторожности являются цѣнностью, способной обезпечивать кредитъ. Необходимо только осторожно взвѣшивать условія относительно ихъ храненія, ихъ измѣняющіяся качества, колеблющуюся коньюнктуру рынка, условія желѣзнодорожнаго транспорта и т. п.—все то, что должно обратить на себя особое вниманіе такого спеціальнаго учрежденія, какимъ является горнопромышленный банкъ.

Вмѣстѣ съ ходатайствомъ о спеціальномъ кредитномъ учрежденіи для горной промышленности, комиссія предлагала Съѣзду возбудить ходатайство, чтобы мѣстному отдѣленію Государственнаго Банка было разрѣшено принимать къ переучету векселя и другія срочныя обяза-

тельства, учтенныя горнопромышленнымъ банкомъ и подъ его ручательствомъ, взимая въ теченіе первыхъ пяти лѣтъ со времени учрежденія горнопромышленнаго банка на полпроцента менѣе, противъ установленной общей учетной нормы.

Комиссія подвергла обсужденію также вопросъ о мѣстѣ учрежденія горнопромышленнаго банка, и принимая во вниманіе административное и коммерческое значеніе г. Харькова и развитіе въ немъ общихъ кредитныхъ учрежденій, остановила свой выборъ на этомъ городѣ. Но какъ такъ Харьковъ близокъ только къ западной части Донецкаго бассейна и горнопромышленники восточной части имѣли бы меньше удобствъ въ отношеніи легкости полученія кредита, чѣмъ горнопромышленники западной части бассейна, то комиссія признала необходимымъ возбудить ходатайство, чтобы вмѣстѣ съ главнымъ учрежденіемъ горнопромышленнаго банка было открыто его отдѣленіе въ грушевскомъ районѣ, если только горнопромышленники восточной части Донецкаго бассейна не пожелаютъ имѣть самостоятельное банковое учрежденіе.

Разногласія въ комиссіи, при обсужденіи этого вопроса, возникли между комиссіей и А. А. Ауэрбахомъ, представившимъ уже извѣстный намъ проектъ горнопромышленнаго банка, и кромѣ того три члена комиссіи, Н. С. Авдаковъ (представитель Горно-Промышленнаго Общества), П. А. Васильевъ (представитель военнаго Министерства) и Н. А. Зиловъ (представитель углепромышленника Іоссы въ Бахмутскомъ уѣздѣ) высказались противъ предложенія комиссіи предоставить право проектируемому обществу покупать и продавать заводскіе и рудничные продукты. Комиссія Съѣзда, въ согласіи съ проектомъ А. А. Ауэрбаха, предлагала предоставить обществу это право, хотя и исключила имѣющееся въ проектѣ А. А. Ауэрбаха право общества заниматься собственной транспортной дѣятельностью.

Съѣздъ, принявъ проектъ общества взаимнаго кредита горнопромышленниковъ юга Россіи, предложенный комиссіей подъ предсѣдательствомъ П. Н. Горлова, значительнымъ большинствомъ (23 голосами противъ 16) высказался противъ предоставленія проектируемому учрежденію права торговли продуктами горной и горнозаводской промышленности. Насколько можно выяснить изъ преній, возникшихъ по этому вопросу на Съѣздѣ, ограничивая права возникающаго учрежденія исключительно кредитными функціями и возставая противъ его комиссіонной дѣятельности, Съѣздъ боялся создать въ лицѣ новаго учрежденія монополиста-скупщика угля, подчинившаго себѣ горную промышленность, опаснаго конкуррента въ области торговли углемъ. По этому вопросу между Н. С. Авдаковымъ и А. А. Ауэрбахомъ на Съѣздѣ произошелъ такой діалогъ по этому вопросу:

„*Н. С. Авдаковъ.* Я желалъ бы знать: какимъ образомъ будетъ продаваться уголь? Если это будетъ большое акціонерное учрежденіе, тогда каждый углепромышленникъ неизбѣжно долженъ продавать свой уголь въ это учрежденіе, между тѣмъ какъ въ сущности всякая торговля основана на началахъ свободной конкурренціи.

„*А. А. Ауэрбахъ.* Есть нѣсколько способовъ. Если я выдаю ссуду, не обозначая срока, то продажу я бе у на себя. Если вы производите продажу угля и заключили контрактъ съ такимъ-то заведеніемъ или желѣзною дорогою, то вы передаете этотъ контрактъ банку и даете ему право получить деньги съ этого заведенія или желѣзной дороги.

„*Н. С. Авдаковъ.* Значитъ, это будетъ ссуда подъ проданный уголь. Но разъ банкъ производитъ операцію такимъ образомъ, что съ одной стороны выдаетъ ссуду, а съ другой стороны производитъ продажу угля, онъ явится конкуррентомъ углепромышленниковъ.

„*А. А. Ауэрбахъ*. Мнѣ кажется, что вполнѣ избѣжать конкурренціи нельзя. Но, если мы будемъ принимать то положеніе дѣлъ, что должны продавать уголь только желѣзнымъ дорогамъ, тогда ненужно никакого кредитнаго учрежденія. Но вѣдь такое положеніе ненормально и должно измѣниться: главными покупателями должны быть впослѣдствіи не желѣзныя дороги, а частныя лица. Я разумѣю въ моемъ проектѣ то время, когда у насъ будетъ главная продажа частнымъ лицамъ. Возьмите, много ли употребляютъ угля желѣзныя дороги? Около 20 м. пудовъ. Положимъ, это употребленіе съ теченіемъ времени немного возрастетъ— положимъ, до 30 м. пудовъ. Но вѣдь употребленіе 30 м. пуд. каменнаго угля для нашей угольной промышленности ровно ничего не значитъ. Теперь продажа угля на желѣзныя дороги составляетъ продажу исключительную, преобладающую; со временемъ же это будетъ самая ничтожная поставка. Какъ только большая часть угля будетъ продаваться частнымъ лицамъ, то большинство продажъ будетъ въ рукахъ банка, а это окажется выгоднымъ для углепромышленниковъ“ [1]).

Въ рѣчахъ одного изъ членовъ Съѣзда, горнопромышленника Области Войска Донского С. С. Волкова, было высказано даже предположеніе, что проектируемое Общество будетъ устанавливать цѣны угля, т. е. другими словами сущность проектируемаго учрежденія выступаетъ совершенно опредѣленно. Это—организація совмѣстной продажи продуктовъ горной и горнозаводской промышленности, съ закупкой и послѣдующей продажей товара, съ установленіемъ основныхъ цѣнъ, причемъ, по проекту А. А. Ауэрбаха, предполагалось передать этому же учрежденію дѣло организаціи транспорта.

Идея эта потерпѣла крушеніе на Съѣздѣ, несмотря на то, что проектъ этотъ, несомнѣнно, выросъ изъ реаль-

---

[1]) Доклады и стенографическіе журналы засѣданій III Съѣзда углепромышленниковъ юга Россіи, стр. 32-33.

ныхъ условій экономической дѣйствительности Донецкаго Бассейна въ то время.

Но когда промышленность находилась въ состояніи in statu nascenti, когда юный и быстро растущій рынокъ, казалось, открывалъ обширныя и заманчивыя перспективы для частной предпріимчивости, когда горнопромышленники еще не прошли черезъ горнило многократныхъ испытаній со стороны рынка и не извѣрились окончательно въ спасительность для каменноугольной промышленности принципа свободной конкурренціи—конечно, въ это время идея концентраціи продажи не могла получить осуществленія, и Съѣздъ отринулъ эту идею.

Повидимому, въ этомъ отрицательномъ вотумѣ Съѣзда извѣстную роль сыграла уже намѣтившаяся въ то время рознь интересовъ крупныхъ и мелкихъ горнопромышленниковъ и опасеніе послѣднихъ за свою участь. Эта нотка звучитъ въ рѣчи Волкова, не крупнаго углепромышленника Области Войска Донского. Его заботитъ вопросъ, чтобы крупные углепромышленники не имѣли преимуществъ передъ мелкими[1]), его интересуетъ, по какому принципу проектируемое Общество будетъ назначать цѣны на уголь, не пострадаютъ ли при этомъ мелкіе углепромышленники. Волковъ прекрасно понимаетъ, что крупное предпріятіе, производящее операціи въ большихъ размѣрахъ, можетъ пользоваться меньшей прибылью, что невозможно для мелкаго предпріятія. Въ результатѣ перекрещивающагося вліянія и дѣйствія всѣхъ этихъ факторовъ Съѣздъ отказался отъ учрежденія большой организаціи съ крупной программой. Возникло „Общество взаимнаго кредита горнопромыш-

[1]) Та же самая идея, въ примѣненіи къ вопросу о „привиллегированныхъ“ потребителяхъ, находится въ предложеніи П. А. Вагнера на IV Съѣздѣ углепромышленниковъ юга Россіи о томъ, чтобъ закупка топлива желѣзными дорогами производилась не хозяйственнымъ способомъ, а на торгахъ и чтобы caeteris paribus поставка предоставлялась мелкимъ углепромышленникамъ. Это предложеніе было отвергнуто на четвертомъ Съѣздѣ большинствомъ всѣхъ противъ двухъ членовъ.

ленниковъ юга Россіи", существующее и въ настоящее время и не играющее почти никакой роли въ жизни южной горной промышленности, а частные банки и синдикатскія организаціи въ наше время приняли на себя то, отъ чего отказался III Съѣздъ углепромышленниковъ юга Россіи.

Надо замѣтить, что проектъ „Общества взаимнаго кредита горнопромышленниковъ юга Россіи", выработанный на III Съѣздѣ, не получилъ утвержденія, т. к. особенная канцелярія по кредитной части признала, что этотъ уставъ не представляетъ достаточныхъ гарантій обезпеченности операцій этого кредитнаго учрежденія.

Лишь послѣ внесенія въ этотъ уставъ значительныхъ измѣненій, онъ былъ утвержденъ 21 апрѣля 1881 г., и 21 октября того же года новое Общество начало функціонировать при 44 членахъ, съ капиталомъ въ 25.000 рублей. Т. о. исторія этого Общества и выясненіе вопроса о причинахъ его неудачи относится уже къ дальнѣйшему періоду исторіи южной горной промышленности.

Земское обложеніе горнопромышленныхъ предпріятій.

Вопросъ о земскомъ обложеніи горнопромышленныхъ предпріятій возникъ впервые на первомъ Съѣздѣ горнопромышленниковъ юга Россіи въ 1874 г., гдѣ, однако, онъ былъ отложенъ до слѣдующаго Съѣзда. Затѣмъ въ программу II Съѣзда (1877 г.) былъ включенъ вопросъ объ обложеніи каменноугольныхъ копей земскимъ сборомъ. Къ крайнему сожалѣнію, не представляется возможнымъ подробно выяснить причинъ, по которымъ этотъ вопросъ возникъ на Съѣздѣ 1877 года. Изъ протокола этого Съѣзда мы узнаемъ, что этотъ вопросъ возникъ по требованію Министерства Финансовъ и касался лишь тѣхъ пунктовъ, которые были предметомъ обсужденія особой правительственной комиссіи. Какъ видно изъ протокола II Съѣзда горнопромышленни-

ковъ юга Россіи (засѣданіе 30 сентября 1877 г.), журналъ засѣданія этой комиссіи долженъ былъ находиться при протоколѣ засѣданія Съѣзда, однако, тамъ мы его не нашли.

На основаніи тѣхъ указаній, которыя мы находимъ въ работахъ Съѣзда по этому вопросу, мы не можемъ выяснить, о какой правительственной комиссіи идетъ въ данномъ случаѣ рѣчь. Ясно лишь, что работы этой правительственной комиссіи, повидимому, находились въ связи съ закономъ 21 ноября 1866 года и только.

Но въ то же время изъ всѣхъ работъ II Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи по этому вопросу видно, что этотъ вопросъ возникъ на Съѣздѣ, какъ эпизодъ. Земское обложеніе каменноугольныхъ копей, въ то время, не вызывало жалобъ со стороны углепромышленниковъ. Земскія смѣты Бахмутскаго и Славяносербскаго уѣздовъ (гдѣ расположена каменноугольная промышленность) въ концѣ 70-хъ годовъ представляли нѣчто неразвитое. Изъ таблицы, приложенной къ первому тому „Исторіи земства" Б. Веселовскаго мы видимъ, что земскія смѣты Бахмутскаго и Славяносербскаго уѣздовъ въ 1877 году по своимъ абсолютнымъ размѣрамъ были ниже смѣтъ *всѣхъ* прочихъ уѣздовъ Екатеринославской губерніи.

Положеніе существенно мѣняется къ 1890 году, когда эти смѣты становятся впереди земскихъ смѣтъ всѣхъ другихъ уѣздовъ. Вотъ соотвѣтствующія данныя по этому вопросу (по Веселовскому):

Таблица № 22.

Смѣты уѣздныхъ земствъ за 1877 и 1890 г.г. (тыс. рублей).

Уѣзды Екатер. губерніи.	1877 г.	1890 г.
Екатеринославскій	90,4	127,6
Верхнеднѣпровскій	88,1	103,7
Новомосковскій	?	136,9
Павлоградскій	60,8	118,5
Бахмутскій	57,8	178,9

Славяносербскій	50,1	201,9
Маріупольскій	122,4	154,2
Александровскій	111,7	185,2

Интересно отмѣтить, что, какъ видно изъ труда того же г. Веселовскаго (т. I. стр. 22), если обратить вниманіе на динамику земскихъ смѣтъ въ періодъ 1877—1890 г.г., то можно констатировать, что въ отношеніи интенсивности роста земскихъ смѣтъ Бахмутскій и Славяносербскій уѣзды Екатеринославской губерніи занимаютъ первыя мѣста; за этотъ періодъ времени Славяносербское земство увеличило свой бюджетъ въ 4 раза, Богородицкое—въ 3,5 разъ и Бахмутское—въ 3,1 раза. Остальныя земства даютъ меньшій процентъ роста земскихъ смѣтъ.

Отсюда понятно, что возникновеніе распри между земствами и горнопромышленниками, возникновеніе жалобъ ихъ на несправедливость и неуравнительность земскаго обложенія должны были возникнуть именно въ тотъ періодъ, когда абсолютные размѣры земскихъ сборовъ начинаютъ значительно увеличиваться, когда земскіе сборы начинаютъ выражаться все бо̀льшими и быстро растущими величинами, т. е на періодъ 80-хъ годовъ прошлаго вѣка. И дѣйствительно, если прослѣдить исторію этого вопроса на Съѣздахъ горнопромышленниковъ юга Россіи, мы увидимъ, что возникновеніе и развитіе вопроса о несовершенствахъ земскаго обложенія каменноугольныхъ предпріятій относится именно къ 80-мъ годамъ. Въ постепенности нашего изложенія мы будимъ говорить объ этомъ вопросѣ во второмъ томѣ нашей работы.

Характернымъ представляется намъ то обстоятельство, что возникновеніе вопроса о земскомъ обложеніи каменноугольныхъ предпріятій, по крайней мѣрѣ, внѣшнимъ образомъ связано съ закономъ 21 ноября 1866 года, какъ это явствуетъ изъ преній по этому вопросу, имѣвшихъ

мѣсто на засѣданіяхъ Съѣзда, а также изъ резюме предсѣдателя Съѣзда въ засѣданіи II Съѣзда углепромышленниковъ юга Россіи 1 октября 1877 года.

Между тѣмъ законъ 21 ноября 1866 года былъ изданъ въ интересахъ торговопромышленныхъ предпріятій и вызвалъ противъ себя многочисленныя ходатайства земскихъ собраній.

Вотъ какія указанія по вопросу о мотивахъ и значеніи закона 21 ноября 1866 года мы находимъ въ оффиціальномъ изданіи „Труды Высочайше учрежденной комиссіи по пересмотру устава о земскихъ повинностяхъ“ (СПБ. 1894 г., стр. 129).

> Перечень предметовъ, которые могутъ быть облагаемы земскими учрежденіями и указаніе, что основаніями обложенія должны служить цѣнность и доходность имуществъ—вотъ и все, что было признано нужнымъ установить въ законодательномъ порядкѣ. Скоро, однако, признано было, что эти положенія не ограждаютъ нѣкоторыхъ источниковъ земскаго дохода отъ несправедливаго обремененія сравнительно съ другими. Въ такомъ невыгодномъ положеніи оказались торговыя и промышленныя предпріятія. Состоящія по преимуществу изъ представителей землевладѣнія частнаго и крестьянскаго, земскія собранія въ самомъ началѣ своей дѣятельности обнаружили склонность къ установленію сборовъ съ торговли и промышленности въ высшемъ размѣрѣ сравнительно съ другими предметами обложенія.
>
> Это вызвало жалобы со стороны торговопромышленнаго сословія, къ которымъ Правительство отнеслось съ особымъ вниманіемъ въ силу того уже обстоятельства, что торговля и промышленность являлись источниками доходовъ казны,

тогда какъ земля, въ то время, не несла никакого налога въ пользу казны. При обсужденіи условій, въ которыя должно быть поставлено земское обложеніе торговли и промысловъ, признано было, кромѣ того, что движимые капиталы, обращающіеся въ торговлѣ и промышленности, не должны быть облагаемы земскимъ сборомъ. Въ силу этихъ соображеній, закономъ 21 ноября 1866 года обложеніе торговыхъ и промышленныхъ предпріятій было ограничено въ двухъ отношеніяхъ: во I-хъ, установленъ высшій предѣлъ земскаго обложенія документовъ на право торговли и промысловъ, въ процентномъ отношеніи къ цѣнѣ документа, составляющей доходъ казны; во 2-хъ, при обложеніи помѣщеній фабрикъ, заводовъ и другихъ промышленныхъ, а также торговыхъ предпріятій запрещено вводить въ оцѣнку находящіеся въ нихъ предметы и издѣлія торга или промысла, а также торгово-промышленные обороты.

Оба эти постановленія сохранили силу до настоящаго времени, не смотря на весьма многочисленныя ходатайства земскихъ собраній объ отмѣнѣ или измѣненіи закона 1866 года.

Не смотря на всѣ сдѣланныя выше указанія объ эпизодическомъ характерѣ вопроса о земскомъ обложеніи на II Съѣздѣ горнопромышленниковъ юга Россіи, нельзя не признать работы Съѣзда по этому вопросу довольно цѣнными, ибо они выдвинули рядъ вопросовъ въ этой области, впослѣдствіи ставшихъ очень очень популярными на Съѣздахъ горнопромышленниковъ юга Россіи, и обнаружили много такихъ сторонъ отношенія углепромышленниковъ къ этому вопросу, которыя вообще чрезвычайно характерны для Съѣздовъ горнопромышленниковъ юга Россіи,

Возвращаясь къ работамъ II Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи по вопросу о земскомъ обложеніи каменноугольныхъ копей, прежде всего отмѣтимъ, что основной вопросъ, основной споръ на Съѣздѣ, раздѣлившій весьма рѣшительно мнѣнія членовъ Съѣзда—это вопросъ о томъ, подлежатъ или не подлежатъ каменноугольныя копи земскому налогу.

Какъ увидимъ ниже, и то, и другое мнѣніе находило сторонниковъ среди членовъ Съѣзда; и то, и другое мнѣніе существуютъ и въ настоящее время на Съѣздахъ горнопромышленниковъ юга Россіи, дожили и до нашихъ дней, но заслуживаетъ при этомъ большого вниманія то обстоятельство, что во времена II Съѣзда этотъ вопросъ рѣшался въ ту или другую сторону не на основаніи анализа соотвѣтствующихъ статей закона, какъ въ настоящее время, а по соображеніямъ справедливости, экономическаго положенія каменноугольной промышленности въ то время и т. п.

Когда въ настоящее время на Съѣздахъ горнопромышленниковъ юга Роосіи выдвигается точка зрѣнія, формулирующая невозможность обложенія горныхъ предпріятій земскими сборами, то въ защиту этой точки зрѣнія выдвигаются соображенія юридическія: что „доходъ“ каменноугольнаго предпріятія представляетъ собою результатъ простой распродажи имущества и потому не можетъ быть подведенъ подъ понятіе fructus'a, слѣдовательно и не можетъ быть объектомъ земскаго обложенія[1]); что каменноугольныя и вообще горнопромышленныя предпріятія, расположенныя на арендованной землѣ, не являются, по нашему закону, недвижимымъ имуществомъ и потому не подлежатъ обложенію земскими сборами, падающими лишь на недвижимыя имущества и т. п.

[1]) Впрочемъ, зародышъ этого мнѣнія мы находимъ на II Съѣздѣ въ репликѣ Е. Н. Таскина: „Купившій лѣсъ на срубъ, за право рубки его не платитъ никакого налога или подати“.

Совершнно иной характеръ разсужденій мы находимъ въ преніяхъ на эту тему II Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи. П. А. Вагнеръ, предсѣдатель Южно-русскаго Горнаго Общества, отстаивая ту идею, что каменноугольныя копи подлежатъ земскому обложенію, высказался т. о.:

„Приступая къ этому вопросу, едва-ли слѣдуетъ возбуждать вопросъ о правѣ земства облагать налогомъ каменный уголь, добываемый изъ нѣдръ земли. Земству нужны для его расходовъ деньги и оно получаетъ ихъ, облагая налогами земли, производящія пшеницу и было бы трудно объяснить: почему земли, производящія уголь, не подлежать добавочному налогу, по этой спеціальной производительности. А поэтому, не оспаривая права земства облагать земли, производящія каменный уголь, спеціальнымъ добавочнымъ налогомъ, слѣдуетъ только выяснить основанія, которыми земству слѣдуетъ руководиться, опредѣляя цифру этого налога".

Вопросъ объ основаніяхъ обложенія горнопромышленныхъ предпріятій земскими сборами — не менѣе острый вопросъ, чѣмъ основной вопросъ о самомъ правѣ земства облагать горнопромышленныя предпріятія. Конечно, первое и самое естественное предположеніе, возникающее при рѣшеніи этой задачи, это обложеніе горнопромышленныхъ предпріятій земскими сборами по размѣрамъ добычи, попудно, предпологая, что налогоспособность предпріятій параллельна размѣрамъ ихъ добычи.

Конечно, коэффиціентъ добычи, какъ основаніе обложенія земскими сборами, не отличается безупречностью: при одинаковой добычѣ предпріятія могутъ отличаться различной налогоспособностью, въ зависимости отъ величины дохода, обусловленнаго всей совокупностью техническихъ и экономическихъ условій, въ которыхъ находится данное предпріятіе. Кромѣ того, земства имѣютъ склонность относиться отрицательно къ этой системѣ обложенія, ибо тенденція земствъ въ преобладающемъ большинствѣ случаевъ сводится къ тому, чтобъ построить свой бюджетъ на основахъ чисто

реальнаго обложенія, внѣ зависимости отъ колеблющейся и мало доступной учету коньюнктуры рынка, отражающейся, между прочимъ, и на размѣрахъ добычи.

Но, не смотря на всѣ эти несовершенства коэфиціфента добычи, какъ основанія обложенія горнопромышленныхъ предпріятій земскими сборами, эта система настолько удобна и проста, что въ наше время Бахмутское земство, напримѣръ, на этомъ признакѣ строитъ свое обложеніе каменноугольныхъ предпріятій, помножая на опредѣленный условный коэффиціентъ цѣнности число пудовъ вывезеннаго по желѣзнымъ дорогамъ минеральнаго топлива, по даннымъ отчета Харьковскаго Комитета по регулированію перевозокъ горнозаводскихъ грузовъ.

Вопросъ о попудномъ коэффиціентѣ возникъ при обсужденіи этого вопроса и на II Съѣздѣ горнопромышленниковъ юга Россіи, но былъ отвергнутъ, т. к. въ то время не было учрежденія, которое могло бы удостовѣрять цифры добычи и вывоза горнозаводскихъ грузовъ, а на собственныя показанія по этому вопросу самихъ горнопромышленниковъ нельзя было положиться. Одинъ изъ углепромышленниковъ Екатеринославской губерніи И. Ф. Фелькнеръ такъ отозвался по этому вопросу:

> „Ежели нѣкоторыя наивныя христіанскія души вѣрно будутъ сообщать цыфры своей производительности, то нехристіанскія, т. е. жиды, безъ сомнѣнія жестоко надувать будутъ. Да, впрочемъ, и за христіанскія едва ли кто смѣло поручиться можетъ“.

Въ результатѣ возникло предложеніе, выраженное г.г. Вагнеромъ и Фелькнеромъ и сводящееся къ слѣдующему: показателемъ, съ которымъ считаются при опредѣленіи размѣра земскихъ сборовъ, признается способъ подъема каменнаго угля изъ шахты на поверхность.

Въ то время существовало три способа подъема угля: ручной воротъ, конный воротъ и паровая машина, что соотвѣтствовало разной производительности рудника.

Принимая, что шахтою съ ручнымъ воротомъ можно добыть 40000 пудовъ, съ коннымъ воротомъ 300000 пудовъ и съ паровою машиною одинъ милліонъ пудовъ угля въ годъ, устанавливаются слѣдующія цифры налога на угольныя земли (въ переводѣ налога на десятину):

для 1-й	категоріи	— руб.	50	коп.	съ	десятины
„ 2-й	„	4 „	—	„	„	„
„ 3-й	„	12 „	—	„	„	„

При среднемъ доходѣ въ 1 коп. съ пуда и при вышепоказанной возможной производительности шахтъ, такимъ образомъ опредѣляемый налогъ составилъ бы 0,03 коп. съ пуда или 3% съ средняго чистаго дохода.

Шахты развѣдочныя, и на которыхъ добычи угля не производится, не должны быть облагаемы земскимъ сборомъ.

Было признано желательнымъ, чтобы разъ опредѣленный размѣръ налога былъ утвержденъ правительствомъ и не измѣнялся бы, по крайней мѣрѣ, въ теченіе 10 лѣтъ.

Лыбопытная подробность: процентъ земскаго обложенія, въ размѣрѣ 3% съ чистаго дохода [1]) примѣнительно къ англійскому подоходному доходу 15 лѣтъ тому назадъ.

Предложеніе г.г. Вагнера и Фелькнера встрѣтило очень рѣзкую оппозицію на Съѣздѣ прежде всего въ первой, принципіальной своей части: представитель донскихъ углепромышленниковъ Я. К. Поповъ доказывалъ, что промышленность находится въ младенческомъ и притомъ бѣдственномъ состояніи, т. к. желѣзнодорожныя затрудненія ставятъ большія препятствія ея развитію.

Это мнѣніе, встрѣтившее на Съѣздѣ очень рѣшительную поддержку со стороны представителя Горнаго Департамента Е. Н. Таскина склонило на свою сторону большинство Съѣзда, который въ концѣ концовъ вынесъ слѣдующую резолюцію:

[1]) Опредѣленнаго въ размѣрѣ 1 коп. съ пуда. Повидимому, очень преуменьшенно, какъ можно заключить изъ рѣчи г. Фелькнера на Съѣздѣ (см. „Протоколы Съѣзда“, стр. 13).

Просить предсѣдателя Съѣзда сообщить правительству, что Съѣздъ углепромышленниковъ полагаетъ возможнымъ допустить обложеніе угольныхъ копей земскимъ сборомъ на основаніяхъ, которыя будутъ выработаны Съѣздомъ, но не ранѣе, какъ черезъ 5 лѣтъ, и то только въ такомъ случаѣ, если къ тому времени перевозка угля по желѣзнымъ дорогамъ будетъ обезпечена во всѣхъ отношеніяхъ и наложеніемъ пошлины будетъ устранена конкуренція заграничныхъ углей.

Послѣ этого принципіальнаго вопроса возникъ болѣе конкретный вопросъ объ основаніяхъ обложенія каменноугольныхъ копей земскими сборами. Спеціальная комиссія по этому вопросу остановилась принципіально на тѣхъ же коэффиціентахъ, которые были предложены г.г. Вагнеромъ и Фелькнеромъ, но съ нѣкоторыми варіантами, а именно: комиссія предложила Съѣзду принять силу, поднимающую уголь, за основаніе для вычисленія размѣровъ земскихъ сборовъ съ каменноугольныхъ копей. Принимая въ соображеніе производительность и доходность существующихъ копей, комиссія находитъ вполнѣ справедливымъ, чтобы для копей съ паровыми машинами былъ установленъ размѣръ налога въ десять рублей съ номинальной паровой силы, съ конного ворота пятьдесятъ рублей и съ ручного ворота десять руб.

Въ тѣхъ случаяхъ, гдѣ разработка производится штольнами и, слѣдовательно, никакой силы для подъема угля не задолжается, за основаніе для опредѣленія величины налога могли бы быть приняты пути въ штольнахъ, а именно:

1) Если откатка угля производится безъ рельсовъ, то такая штольна могла бы быть сравнена съ копью, на которой уголь поднимается коннымъ воротомъ.

2) Штольна съ рельсовыми путями и ручной откаткой могла бы быть сравнена съ копью, имѣющею 30-ти сильную углеподъемную паровую машину и

3) Штольна, въ которой откатка производится лошадьми, сравнена съ копью, имѣющею углеподъемную паровую машину въ 50 силъ.

Предлагаемый размѣръ налога составилъ бы, по мнѣнію комиссіи, для нынѣ существующихъ копей отъ 10 до 1200 рублей и представлялся бы достаточнымъ. Далѣе по мнѣнію комиссіи для вычисленія размѣра налога должны служить только дѣйствующія углеподъемныя машины, количество силъ которыхъ должно быть опредѣляемо владѣльцами копей и удостовѣряемо окружными инженерами. Машины, отливающія воду, провѣтривающія рудники и другія не должны быть принимаемы въ расчетъ при опредѣленіи величины налога.

Въ случаѣ принятія правительствомъ предлагаемыхъ способовъ налога и опредѣленія размѣра его, слѣдуетъ, по мнѣнію комиссіи, избавить отъ обложенія налогомъ всѣ вспомогательныя на копяхъ сооруженія и устройства.

При установленіи налога на угольный промыселъ, земли, содержащія минеральное топливо, не должны быть облагаемы никакимъ сборомъ кромѣ тѣхъ, которые установлены для всѣхъ земель края.

Комиссія, находя, что налоги на промыселъ не могутъ оставаться неизмѣняемы, полагаетъ необходимымъ ходатайствовать у правительства, чтобы такія измѣненія, вслѣдствіе требованія земства, дѣлались бы не иначе, какъ черезъ Министерство Государственныхъ Имуществъ и при содѣйствіи Съѣзда углепромышленниковъ.

Послѣдующія пренія, возникшія на Съѣздѣ по поводу этого проекта, вскрыли чрезвычайно интересную подробность: проектъ комиссіи, повидимому, явно былъ составленъ въ интересахъ крупныхъ углепромышленныхъ предпріятій Это обстоятельство было подробно выяснено въ рѣчахъ г.г. Вагнера и Фелькнера, которые, какъ было указано выше, представили иныя основанія обложенія, исходя, однако, изъ того же принципа—обложенія по углеподъемнымъ механизмамъ. Вотъ относящееся къ этому вопросу мѣсто изъ

рѣчи П. А. Вагнера въ засѣданіи II Съѣзда углепромышленниковъ юга Россіи, 3 октября 1877 года:

„При сравненіи налоговъ на шахты, работающія воротами, конными и ручными, видно, что на маленькую крестьянскую шахту съ ручнымъ воротомъ, добывающую въ зиму, въ свободное отъ лѣтнихъ полевыхъ работъ время, рѣдко болѣе 10,000 пудовъ, налагается налогъ въ 10 руб. или по $^{1}/_{10}$ коп. съ пуда. На 4 шахты, а слѣдовательно на 4 конные ворота, которыми поднимаются не менѣе 500 тысячъ пудовъ, налагается налогъ по 50 руб. на воротъ, или всего 200 руб., что составитъ только $^{1}/_{25}$, или 0,04 коп. на пудъ. Эти цифры показываютъ, что комиссія допускаетъ обложеніе крестьянскихъ шахтъ налогомъ въ 2,5 раза большимъ, сравнительно съ шахтами болѣе богатыхъ углепромышленниковъ, поднимающихъ уголь конными воротами. Паровая же машина въ 20 силъ, поднимающая не менѣе 1 милліона пудовъ, облагается налогомъ въ 200 руб., или 0,02 коп. на пудъ.“

„Полагая достигнутъ равномѣрнаго распредѣленія налога пропорціонально производительности, Комиссія опредѣлила величину налога весьма не равномѣрно, такъ какъ нельзя признать равномѣрнымъ распредѣленіе налога на пудъ угля:

для крестьянскихъ шахтъ, работающихъ ручными воротами . . . . . 0,10 коп. на пудъ
для шахтъ углепромышленниковъ, работающихъ конными воротами . . . . . 0,04 коп. на пудъ
для шахтъ работающихъ паров. машинами 0,02 „ „ „

„Въ проектѣ налога, предложенномъ мною и И. Ф Фелькнеромъ, налогъ былъ болѣе равномѣрный и меньшихъ размѣровъ, всего въ 0,033 коп.“

Докладчикъ комиссіи П. Н. Горловъ пытался парировать это возраженіе указаніемъ на то, что, опредѣляя т. о. скалу земскаго налога съ каменноугольныхъ шахтъ различныхъ категорій, комиссія считалась съ доходностью шахтъ крестьянскихъ и шахтъ крупныхъ промышленныхъ компаній, но, конечно, это возраженіе было устранено замѣчаніемъ, что при рѣшеніи даннаго вопроса нельзя счи-

таться непосредственно съ доходностью предпріятій, ибо она зависитъ „отъ побочныхъ обстоятельствъ“, какъ это, между прочимъ, признала и сама комиссія въ своемъ докладѣ.

Голосованіе доклада комиссіи дало такіе результаты: десять членовъ Съѣзда, все — представители каменноугольныхъ предпріятій и, главнымъ образомъ, крупныхъ — высказались за предложеніе комиссіи. Противъ этого предложенія высказалось шесть членовъ, изъ нихъ лишь одинъ (г. Фелькнеръ)—углепромышленникъ, а прочіе — представители горнаго вѣдомства (4 члена) и П. А. Вагнеръ, землевладѣлецъ Области Войска Донского и предсѣдатель Южно-Русскаго Горнаго Общества.

Такимъ образомъ, при первой постановкѣ даннаго вопроса Съѣздъ углепромышленниковъ юга Россіи вполнѣ опредѣленно сталъ на сторону крупной промышленности.

Не менѣе опредѣленно эта тенденція сказалась въ послѣдующихъ постановленіяхъ по этому вопросу того же Съѣзда, касающихся слѣдующихъ вопросовъ:

1) Есть ли основаніе увеличивать сравнительно съ другими землями обложеніе земель, заключающихъ въ себѣ каменноугольныя мѣсторожденія, ежели самое устройство копей будетъ обложено и, наоборотъ, есть ли основаніе облагать устройства при копяхъ, ежели земли съ каменноугольными мѣсторожденіями будутъ обложены увеличеннымъ земскимъ сборомъ.

2) Какія неудобства могутъ встрѣтиться при обложеніи каменноугольныхъ копей на основаніи закона 21 ноября 1866 года.

Докладъ Комиссіи по этимъ вопросамъ содержитъ слѣдующее:

Вслѣдствіе того, что Съѣздъ углепромышленниковъ, въ засѣданіи 1 октября 1877 г. рѣшилъ утвердительно,

хотя и условно, вопросъ объ обложеніи каменноугольной промышленности земскимъ сборомъ, комиссія полагаетъ:

1) Что обложеніе земель съ мѣсторожденіями минеральнаго топлива дѣлается излишнимъ и даже несовмѣстнымъ, такъ какъ промыселъ двойному платежу налоговъ подвергаться не долженъ.

2) Обложеніе каменноугольныхъ копей по оцѣнкѣ рудничныхъ зданій неудобно, потому что въ краѣ существуютъ копи, на устройство и сооруженіе которыхъ израсходованы большія суммы, доходы которыхъ не соотвѣтствуютъ сдѣланнымъ на нихъ затратамъ, и слѣдовательно при обложеніи земскими сборами по оцѣнкѣ рудничныхъ зданій могло бы случиться, что на бездоходное дѣло ложился бы чрезмѣрный налогъ.

3) Такъ какъ нельзя не желать, чтобы при устройствѣ рудниковъ примѣнялись новѣйшія техническія усовершенствованія и изобрѣтенія и при постройкѣ помѣщеній для служащихъ и рабочихъ было бы обращаемо особенное вниманіе на гигіеническія условія, а такъ какъ эти примѣненія не могутъ не сопровождаться увеличеніемъ стоимости рудничныхъ устройствъ и построекъ, то примѣненіе закона 21 ноября 1866 года и послѣдовавшаго 3 іюля 1867 г. разъясненія его сопровождалось бы для хорошо устраиваемыхъ рудниковъ увеличеніемъ земскаго налога за введеніе усовершенствованій, и за полезныя примѣненія углепромышленники облагались бы увеличеннымъ платежемъ или штрафомъ, именно за то, что требуетъ поощренія.

Вмѣстѣ съ тѣмъ комиссія полагаетъ, что Съѣзду углепромышленниковъ слѣдуетъ ходатайствовать предъ правительствомъ, чтобы, въ случаѣ обложенія каменноугольной промышленности земскимъ сборомъ, углепромышленникамъ были бы предоставлены относительно земскихъ собраній и правъ ценза, права одинаковыя со всѣми лицами, платящими земскія понинности.

Выслушавъ докладъ комиссіи и, согласившись, съ ея мнѣніемъ, Съѣздъ постановилъ:

1) просить предсѣдателя сообщить правительству отвѣты Съѣзда согласно съ мнѣніемъ комиссіи, и

2) просить правительство, *въ случаѣ обложенія каменноугольной промышленности земскими сборами, предоставить углепромышленникамъ относительно участія въ земскихъ собраніяхъ и правъ ценза права одинаковыя съ лицами, платящими земскія повинности.* (курсивъ нашъ).

Эта резолюція чрезвычайно характерна.

Какъ было упомянуто выше, законъ 1866 года, предписывающій облогать промышленныя предпріятія исключительно по стоимости зданій и сооруженій, въ принципѣ былъ льготенъ для промышленниковъ, и такъ именно отнеслись къ нему земскія собранія. Правда, впослѣдствіи земства, при содѣйствіи благопріятныхъ сенатскихъ разъясненій, съумѣли перескочить черезъ тотъ барьеръ, который былъ созданъ закономъ 1866 года и путемъ обложенія торгово-промышленыхъ предпріятій по коэффиціенту стоимости зданій и сооруженій, при соотвѣтствующемъ уменьшеніи податныхъ коэффиціентовъ обложенія земли, довольно близко во многихъ случаяхъ съумѣли подойти къ обложенію торгово-промышленныхъ предпріятій по ихъ доходности. Но, во всякомъ случаѣ, въ первое время функціонированія закона 1866 года земства, повидимому, еще не приспособились къ тѣмъ новымъ условіямъ, которыя были созданы этимъ закономъ, и законъ этотъ долженъ разсматриваться промышленными предпріятіями, какъ несомнѣнный плюсъ сравнительно съ земской практикой, существовавшей до введенія этого закона.

И, однако, несмотря на все это, второй Съѣздъ горнопромышленниковъ юга Россіи, въ своихъ приведенныхъ выше резолюціяхъ, высказался именно противъ того принципа, который въ законѣ 1866 года былъ благопріятенъ для про-

мышленниковъ—противъ принципа, ограничивающаго права земства въ области обложенія земскими сборами торгово-промышленныхъ предпріятій и предписывающаго облогать ихъ не какъ предпріятія, по размѣрамъ ихъ оборотовъ и по ихъ доходности, а исключительно по стоимости ихъ зданій и сооруженій. Мотивы—интересы крупныхъ предпріятій, лучше оборудованныхъ сравнительно съ крестьянскими шахтами.

Соотношеніе между размѣрами дохода и цѣнностью оборудованія гораздо благопріятнѣе для крестьянскихъ шахтъ, чѣмъ для капиталистическихъ каменноугольныхъ предпріятій и потому обложеніе по цѣнности оборудованія непріемлемо—таковъ основной мотивъ доклада комиссіи, Эта же тенденція выступаетъ въ рѣчи одного изъ участниковъ II Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи, землевладѣльца и углепромышленника Екатеринославской губерніи А. Н. Булацеля. Въ своей рѣчи на засѣданіи Съѣзда 3 октября 1877 года онъ сказалъ слѣдующее:

> Ручной и конный вороты работаютъ съ меньшей глубины, а паровые съ большей. Прохожденіе шахтъ болѣе мелкихъ съ конными воротами стоитъ значительно дешевле углубленія болѣе глубокихъ съ паровыми машинами. Есть много случаевъ, гдѣ конными воротами можно добывать даже болѣе, чѣмъ паровыми. Что же касается до крестьянскихъ шахтъ, то углубленіе ихъ, кромѣ задолженія личнаго, и то небольшаго труда, почти ничего не стоитъ, такъ какъ они не работаютъ по правиламъ горнаго искусства, а поэтому и доходъ, ими получаемый, сравнительно гораздо больше доходовъ, получаемыхъ при добычѣ угля конными и паровыми машинами по правиламъ горнаго искусства.

Этотъ, чрезвычайно интересный и поучительный антагонизмъ крупныхъ и мелкихъ предпріятій характеренъ для самаго начальнаго періода развитія южной каменноугольной промышленности и дѣятельности южныхъ горнопромышленныхъ Съѣздовъ.

Съ этимъ вопросомъ намъ пришлось познакомиться тогда, когда мы говорили о попыткахъ урегулировать условія желѣзнодорожнаго транспорта. Особенно рѣзко и прямо вопросъ этотъ ставился при обсужденіи устава Съѣздовъ горнопромышленниковъ юга Россіи, о чемъ мы будемъ говорить въ слѣдующемъ томѣ.

Въ заключеніе отмѣтимъ, что на второмъ же Съѣздѣ углепромышленниковъ юга Россіи, при первомъ же обсужденіи вопроса о земскомъ обложеніи горнопромышленныхъ предпріятій, возникъ другой, неразрывно связанный съ нимъ вопросъ объ участіи представителей горной промышленности въ земскихъ собраніяхъ. Промышленники должны платить земскіе сборы,—но, въ такомъ случаѣ, они должны участвовать въ земскихъ собраніяхъ на одинаковыхъ правахъ съ лицами, платящими земскія повинности—таковъ принципъ, выставленный на первомъ Съѣздѣ и съ того времени ставшій общимъ мѣстомъ въ резолюціяхъ послѣдующихъ Съѣздовъ горнопромышленниковъ юга Россіи.

На второмъ Съѣздѣ этотъ вопросъ возникъ въ неопредѣленной, достаточно неясной формѣ, но впослѣдствіи онъ получилъ болѣе опредѣленныя очертанія и свелся къ борьбѣ горнопромышленниковъ противъ преобладанія землевладѣльческаго, аграрнаго элемента въ земскихъ собраніяхъ. Дворяне землевладѣльцы, составляющіе большинство въ земскихъ собраніяхъ и пользуясь этимъ большинствомъ, совершаютъ переложеніе земскихъ сборовъ съ земли на промышленность, что при раскладочной системѣ земскихъ сборовъ вполнѣ возможно—такова та конкретная форму-

Рабочіе на каменноугольныхъ и антрацитовыхъ предпріятіяхъ Донецкаго Бассейна.

Вопросъ о рабочихъ въ исторіи Донецкаго Бассейна принималъ двѣ формы. Это, во-первыхъ, вопросъ о „привлеченіи и удержаніи“ рабочихъ въ промышленности и, во-вторыхъ—вопросъ о мѣрахъ къ урегулированію отношеній между предпринимателями и рабочими, предполагая, что эти отношенія пріобрѣли уже болѣе или менѣе прочный профессіональный характеръ.

Въ начальный періодъ исторіи Донецкаго Бассейна и въ первое время дѣятельности южныхъ горнопромышленныхъ Съѣздовъ вопросъ о рабочихъ поднимался почти исключительно въ первой формѣ, въ формѣ вопроса о привлеченіи и удержаніи рабочихъ въ промышленности [1]).

Повидимому, это находилось въ нѣкоторой связи съ характеромъ заселенія Новороссійскаго края.

Сначала, до половины XVIII вѣка Новороссія представляетъ собой край неурегулированной стихійной народной колонизаціи. Дворяне, убѣгавшіе отъ царской службы, попы, монахи, сектанты, крестьяне, спасавшіеся отъ крѣпостной зависимости—все это стремилась на Яикъ, на Низовое Поволжье и Донъ, въ Новороссію, перемѣшивалось съ вольнымъ казачество и вело борьбу на два фронта: съ первоначальными хозяевами степей—кочевниками, и съ Москвой, пытавшейся наложить на нихъ свою тяжелую руку (А. А. Клаусъ „Наши колоніи“).

[1]) См. нашъ „Краткій очеркъ исторіи Съѣздовъ горнопромышленниковъ юга Россіи“, стр. 22. Вслѣдъ за отмѣчой крѣпостного права появляются нѣкоторыя правила, ограничивающія горную работу женщинъ и дѣтей. См. А. Штофъ „Горное Право“, СПБ. 1896 г., стр. 344. Можно a priori сказать, что въ виду отсутствія спеціальныхъ органовъ надзора за исполненіемъ этихъ правилъ, онѣ не имѣли практическаго значенія.

Съ половины XVIII вѣка начинается болѣе или менѣе правильное заселеніе края, причемъ виднымъ элементомъ въ этомъ дѣлѣ были сербы, покидавшіе предѣлы Австрійской Имперіи: Хорватъ. Шевичъ и Депрерадовичъ.

„Хорватъ, Шевичъ и Депрерадовичъ разселили своихъ выходцевъ ротами и построили для нихъ шанцы, изъ коихъ впослѣдствіи выросли изрядныя мѣстечки. Сюда стали стекаться торговые люди изъ Россіи и другихъ странъ, и завелись базары и ярмарки. Въ самыхъ шанцахъ отводимо было довольное количество земли для дворовъ, а кругомъ шанцевъ—даже съ излишествомъ. Офицерамъ земля раздавалась въ вѣчное владѣніе въ количествѣ, соотвѣтственно ихъ рангамъ, и они строили хутора и деревни и заселяли ихъ людми, выходившими изъ польской Украины и становившимися черезъ то ихъ собственными поданными“.

При Екатеринѣ II и Александрѣ I правительство раздавало въ нынѣшней Екатеринославской губерніи земли частнымъ лицамъ въ „ранговыя дачи“, съ условіемъ обязательнаго заселенія дачъ въ извѣстный срокъ и извѣстнымъ числомъ крестьянъ изъ Великороссіи[1]).

Потребность въ заселеніи была такъ велика, что правительство какъ бы санкціонировало заселеніе этого края преступнымъ элементомъ, создало своеобразное droit d'asile, какъ это явствуетъ изъ секретныхъ документовъ того времени (См. Д. И. Багалѣй „Колонизація Новороссійскаго края и первые шаги его по пути культуры“, Кіевъ 1889 г. стр. 68).

Стремленіе достать людей для заселенія выработало цѣлый рядъ пріемовъ у помѣщиковъ того края: ѣздили въ голодныя губерніи, чтобъ достать оттуда засельниковъ, опаивали водкой, предоставляли засельникамъ разныя льготы

---

[1]) Этотъ очеркъ составленъ на основаніи „Сборника статистическихъ свѣдѣній по Екатеринославской губерніи“. Томъ 2-й Бахмутскій уѣздъ и томъ 3 й Славяносербскій уѣздъ. Историческій очеркъ заселенія Славяносербскаго уѣзда въ этомъ сборникѣ составленъ по свѣдѣніямъ и документамъ, добытымъ при мѣстномъ изслѣдованіи, и по трудамъ Клауса, Семевскаго, Скальковскаго и Попова.

на первое время заселенія (напр. работа на помѣщика лишь одинъ день въ недѣлю), съ тѣмъ чтобы впослѣдствіи при помощи той же водки постепенно отобрать эти льготы и т. д.

„Чтобы привлечь къ себѣ больше людей, помѣщики необыкновенно были ласковы съ бродягами, требовали работать къ себѣ только на одинъ день въ недѣлю, а съ другой стороны давали переселенцамъ всѣ средства къ обзаведенію хозяйствомъ: давали свой рабочій скотъ, земледѣльческія орудія, постройки для жилья и проч., главное же, что пріобрѣтали поселенцы—это право за одинъ рабочій день неограниченно пользоваться земельными угодьями“.

И главное—несмотря на постепенныя, все далѣе идущія попытки закрѣпощенія этихъ бродячихъ вольныхъ людей, свобода передвиженія съ мѣста на мѣсто долго еще была характернымъ явленіемъ для Новороссіи настолько, что еще въ 1885 году крестьяне Славяносербскаго уѣзда сохранили воспоминаніе объ этихъ временахъ и говорили земскимъ статистикамъ: „Въ тѣ времена стародавнія можно было свободно переходить отъ одного помѣщика къ другому: понравилось жить у пана—жили; не понравилось—взялъ сумку на плечи—и прощай панъ!“.

Конечно, во время возникновенія каменноугольной промышленности въ этихъ мѣстахъ этотъ процессъ закончился по отношенію къ постоянному, коренному населенію Новороссіи, и оно уже прочно усѣлось на своихъ мѣстахъ. Но по отношенію къ пришлому люду, приходившему въ степи Новороссіи, изъ коренныхъ русскихъ губерній, по отношенію къ разнымъ бродягамъ, посѣщавшимъ югъ, эта традиція нѣкоторой вольности какъ бы сохранилась.

Какъ извѣстно, въ южныхъ губерніяхъ мѣстное крестьянское населеніе не въ состояніи убрать всего засѣваемаго тамъ хлѣба, особенно въ урожайные годы, и на время уборки хлѣба и травъ туда приходитъ много косцовъ, и конечно, по отношенію къ этой массѣ пришлаго люда нельзя было въ полной строгости соблюдать паспортныя требо-

ванія. Тамъ наряду съ косцами—крестьянами центральныхъ губерній попадались и сомнительные въ уголовномъ отношеніи элементы.

„Со всѣхъ концовъ Россіи, а съ сѣвера въ особенности, шли огромными артелями наемщики на югъ. Они шли по большимъ и малымъ дорогамъ, съ косой за плечами, парни и дѣвки, нанимаясь по пути въ косари и гребцы. Цѣлыя села, гуртомъ выходя изъ тѣсныхъ околотковъ, шли по дорогамъ, въ пыли и духотѣ, босикомъ и въ проголодь, въ ожиданіи тяжелаго труда. Отдѣльныя артели сливались въ отряды, становясь къ дѣлу на крайнемъ югѣ, и то тамъ, то тутъ начиная бѣлѣть своими рубахами и сверкать потертыми косами и серпами. Было тутъ немало и вольныхъ крестьянъ съ билетами, и помѣщичьихъ съ паспортами; но въ каждой артели было еще болѣе бѣглыхъ. Трудъ нуженъ, трудъ дорогъ, рукъ мало, дѣло кипитъ, трава сохнетъ, пшеница зрѣетъ, горитъ, наливается, осыпается; сотни и тысячи рублей готовы погибнуть: какъ тутъ не принять бѣглыхъ, господа юристы? Милости просимъ! Хотя и опасно, да кто ихъ усчитаетъ въ этой неоглядной степи? Есть гдѣ поработать, есть гдѣ и спрятаться. Спрячетъ ихъ свой братъ землякъ, спрячетъ и помѣщикъ, когда налетитъ гроза въ видѣ исправника или станового, станъ котораго здѣсь величиною чуть не съ ганноверское королевство“ (Г. П. Данилевскій „Бѣглые въ Новороссіи“, стр. 43).

Изъ этого же пришлаго элемента вербовалась большая половина рабочихъ каменноугольныхъ шахтъ Донецкаго Бассейна.

Мѣстное населеніе не охотно шло въ рабочіе на шахтахъ, оставаясь по существу землеробами. По характеристикѣ земскаго сборника по Славяносербскому уѣзду (стр. 159 [1]):

[1]) Мы основываемъ наше изложеніе гл. обр. на сборникѣ по Славяносербскому уѣзду, гдѣ ранѣе появилась каменноугольная промышленность, илюстрируя это изло-

„Въ разсматриваемомъ уѣздѣ (Славяносербскомъ) довольно широкое развитіе получила, какъ извѣстно, каменноугольная промышленность, но несмотря на это, мѣстное крестьянское населеніе крѣпко держится земледѣлія. Даже тѣ крестьянскія общины, которыя имѣютъ въ своемъ надѣлѣ собственныя каменноугольныя копи, отдаютъ этому промыслу только часть времени, не занятаго земледѣльческими работами, часто вовсе сдаютъ свои шахты въ арендное содержаніе на болѣе или менѣе продолжительные сроки, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ даже обмѣняли надѣльную землю съ каменноугольными копями и пластами на землю, способную къ земледѣльческому промыслу".

Нѣсомнѣнно, это объясняется тѣмъ, что крестьянинъ углепромышленнаго района юга Россіи, не въ примѣръ своему тульскому или орловскому собрату, имѣлъ возможность кормиться около своего сельского хозяйства и не идти на шахты, въ совершенно невѣроятныя условія работы, какъ о томъ скажемъ ниже.

По даннымъ земскаго изслѣдованія по Славяносербскому уѣзду, въ срединѣ восьмидесятыхъ годовъ прошлаго вѣка рабочіе на шахтахъ по мѣсту приписки распредѣлялись такимъ образомъ:

Мѣстныхъ рабочихъ (Славяносербскаго уѣзда) —	446 раб.	или 28%
Двухъ смежныхъ уѣздовъ (Бахмутскаго и Маріупольскаго) —	260	„ 16%
20 другихъ губерній, 73 уѣздовъ — .	917	„ 56%

Аналогичныя данныя для Бахмутскаго уѣзда: на 33 крупныхъ каменноугольныхъ шахтахъ (не считая крестьянскихъ) занято каменноугольнымъ промысломъ 5.150 челов., изъ нихъ 2.067 чел. (40,1%) живутъ на шахтахъ постоянно и 3.083 (59,9%) приходятъ на работы временно. Изъ 2.067 постоянныхъ рабочихъ, составляющихъ 1870 семей, жите-

---

женіе въ надлежащихъ случаяхъ сопоставленіемъ съ соотвѣтствующими данными по Бахмутскому уѣзду, по земскому сборнику. Подробное изложеніе о положеніи рабочихъ на заводѣ Юза приведено ниже.

лей Бахмутскаго уѣзда было 66 семей, другихъ уѣздовъ Екатер. губерніи—48 семей, а всѣ прочіе—другихъ губерній. Изъ числа временно приходящихъ на рудники рабочихъ на шахтахъ Бахмутскаго уѣзда—3.083 чел.—большинство мѣстныхъ—97%, занятыхъ на шахтахъ въ свободное отъ полевыхъработъ время.

Среди пришлыхъ рабочихъ изъ дру ихъ губерній явно преобладали рабочіе изъ Бѣлевскаго уѣзда Тульской губ. и изъ Болховскаго уѣзда Орловской губерніи.

Въ работѣ Н. А. Благовѣщенскаго „Сводный статистическій сборникъ хозяйственныхъ свѣдѣній по земскимъ подворнымъ переписямъ“ (т. I „Крестьянское хозяйство“) мы находимъ интересныя сравнительныя данныя по Болховскому уѣзду, Орловской губерніи, откуда шли крестьяне на донецкія шахты, и по углепромышленнымъ уѣздамъ—Бахмутскому и Славяносербскому, Екатеринославской губерніи. (Данныхъ по Бѣлевскому уѣзду мы не приводимъ, т. к. въ 80-хъ годахъ земскаго обслѣдованія Бѣлевскаго уѣзда не было произведено). Данныя эти относятся къ 80-мъ годамъ, но все же могутъ считаться характеризующими экономическое положеніе крестьянъ этихъ уѣздовъ и для 70-хъ годовъ—разница въ срокѣ не особенно большая.

	Средній надѣлъ				
	На дворъ	На душу муж. пола	% безскотныхъ дворовъ	Платеж. на 1 дес.	Недоимокъ на 1 дес.
	десятинъ			руб.	руб.
Болховскій уѣздъ . . .	7,0	2,3	16,7%	2,76	2,78
Бахмутскій „ . . .	13,6	4,2	12,8%	1,18	?
Славяносерб. „ . . .	9,8	3,1	12,3%	?	0,72

Разница между первымъ и двумя вторыми уѣздами выступаетъ достаточно опредѣленно: по сравненію съ Бахмутскимъ и Славяносербскимъ уѣздами. Болховской уѣздъ Орловской губерніи характеризуется малымъ надѣломъ, безскотностью, большими платежами и недоимками. Этимъ и

объясняется необходимость отхожихъ промысловъ для крестьянскаго населенія Болховскаго уѣзда[1]).

Надо замѣтить, что по характеристикѣ перваго Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи въ вопросѣ о снабженіи рабочими копи Славяносербскаго уѣзда, были поставлены въ болѣе удобное, выгодное положеніе сравнительно съ каменноугольными предпріятіями другихъ районовъ. Вообще въ этомъ вопросѣ замѣчалось очень значительное различіе въ положеніи отдѣльныхъ райновъ.

Интересную характеристику этого различія мы находимъ въ докладѣ комиссіи, подъ предсѣдательствомъ П. Н. Горлова, первому Съѣзду горнопромышленниковъ юга Россіи по вопросу „о привлеченіи рабочихъ рукъ къ горному дѣлу на югѣ Россіи". Въ этомъ докладѣ по интересующему насъ вопросу мы находимъ слѣдующее.

Если бросить взглядъ на всѣ копи Донецкаго Бассейна, съ Сѣверо-Запада на Югъ и Юго-западъ, то типичными копями, въ отношеніи вопроса о снабженіи ихъ рабочими, будутъ копи: Лисичанская, Орѣховская, Голубовская, Краснопольская, Успѣнская, Грушевская и копи въ западной части Міусскаго округа, по р. Кальміусу въ Екатеринославской губерніи и вдоль р. Торца.

Въ отношеніи снабженія рабочими руками, въ наиболѣе благопріятныхъ условіяхъ находилась въ то время Лисичанская каменноугольная копь. Какъ говоритъ докладъ П. Н. Горлова:

> „Время и прежнія условія существованія казенныхъ рудниковъ и заводовъ создали вокругъ Лисичанской копи селеніе Лисичанское и Третью Роту, которыя для рудника и

[1]) Земскій сборникъ по Бахмутскому уѣзду (стр. 326) опредѣленно указываетъ, что на шахты идутъ обыкновенно „безхозяйные и бѣднѣйшіе жители" изъ мѣстныхъ крестьянъ, слѣд. и здѣсь установлена связь между имущественнымъ положеніемъ и шахтерской работой. Затѣмъ, по словамъ того же сборника, на шахтерскія работы идутъ и излишніе работники изъ „многодушныхъ семей средняго достатка".

завода на долгое время будутъ давать достаточное количество рабочей силы".

Лисичанская копь въ началѣ 70-хъ годовъ бездѣйствовала „по ея неблагопріятному положенію къ существующимъ желѣзнымъ дорогамъ", и рабочіе, группировавшіеся около этой копи, не работая на ней, поступаютъ на работы въ копи, расположенныя на значительномъ разстояніи отъ Лисичанска, напр. на Корсунскую копь О-ва Азовскаго рельсового завода, отстоящую въ 80 верстахъ отъ Лисичанска[1]).

Копи Орѣховская и Голубовская, по своему положенію вблизи копи Лисичанской и обладая пластами, весьма удобными къ разработкѣ, въ періодъ ихъ дѣйствія не имѣли недостатка въ рабочихъ людяхъ; но уже и на нихъ работали артели тульскихъ рабочихъ и другія, изъ рабочихъ внутреннихъ губерній.

На Краснопольскихъ копяхъ къ артелямъ пришлыхъ рабочихъ присоединялись въ зимнее время мѣстные жители.

Въ особо выгодныхъ условіяхъ для найма рабочихъ, по словамъ доклада П. Н. Горлова, находится Успѣнская копь, возникшая въ той мѣстности, гдѣ раньше была казенная копь, создавшая нѣкоторый контингентъ профессіональныхъ горнорабочихъ.

На Грушевскихъ антрацитовыхъ копяхъ всѣ рабочіе пришлые, изъ внутреннихъ губерній Россіи: Тульской, Орловской, Тамбовской, Смоленской, Рязанской и др. и изъ Лисичанска. Работы производятся главнымъ образомъ только зимой въ періодъ съ 15 октября до Пасхи.

---

[1]) Повидимому, этихъ спеціалистовъ - рабочихъ было не такъ-то много. Въ запискѣ горн. инж. Шостака 1-го о произведенномъ имъ осенью 1870 года осмотрѣ строившагося въ то время завода Юза мы читаемъ: „Въ этой мѣстности. (Лисичанскаго и окрестныхъ рудниковъ) собственно горнорабочее населеніе составляютъ только лисичане, *числомъ до 300 человѣкъ* (курсивъ нашъ); затѣмъ населеніе окрестныхъ деревень: Пятая Рота, Третья Рота, Рубежное и др., хотя и занимается горными работами, но только въ свободное отъ сельскихъ занятій время". (Приведено у А. П. Кеппена „Матеріалы для исторіи горнаго дѣла на югѣ Россіи. Къ исторіи рабочаго вопроса". Харьковъ 1900).

На Грушевскихъ копяхъ, по словамъ доклада П. Н. Горлова замѣчалась (преимущественно до 1866 г.) своеобразная цикличность въ приливѣ и отливѣ рабочихъ рукъ: недостатокъ рабочихъ обнаруживается черезъ годъ. Это происходитъ отъ того, что если въ данномъ году былъ значительный спросъ на антрацитъ, то шахтовладѣльцы, естественно, прилагали всѣ старанія, чтобъ найти рабочихъ, и цѣна на рабочія руки поднималась. Молва о высокихъ цѣнахъ на рабочія руки привлекала на слѣдующій годъ рабочихъ, появлялся избытокъ рабочихъ до того, что часть пришедшихъ артелей шахтарей принуждена была уходить изъ Донецкаго Бассейна въ поискахъ за другой работой.

Какъ мы уже указывали выше, въ цѣляхъ создать условія для нѣкоторой осѣдлости рабочихъ, въ 1868 г. Управленіе горною и соляною частями Области Войска Донского исходатайствовало Высочайшее утвержденіе постановленія о горномъ поселеніи на Грушевскомъ рудникѣ, и съ этого года возникло это поселеніе, которое, по словамъ доклада П. Н. Горлова, имѣло въ началѣ 70-хъ годовъ видъ города, длиной въ 8 верстъ и шириной въ одну версту. По словамъ доклада П. Н. Горлова „цѣль поселенія, однако, не вполнѣ достигнута, ибо весьма немногіе изъ поселенцевъ занялись горными работами; большинство же занялось торговлей и хлѣбопашествомъ на арендуемыхъ по дешевой цѣнѣ станичныхъ земляхъ“.

Далѣе, копи западной половины Екатеринославской губ. находятся въ особо неблагопріятныхъ условіяхъ въ вопросѣ о снабженіи ихъ рабочей силой. По характеристикѣ доклада П. Н. Горлова, копи на рѣкѣ Кальміусѣ въ Екатеринославской губерніи и въ западной части Міусскаго округа находятся въ очень неблагопріятныхъ условіяхъ:

„окруженныя со всѣхъ сторонъ бывшими срочными офицерскими участками Донской Области—землями, отдаваемыми въ аренду отъ 50 коп. до 1 руб. за десятину, онѣ не

могутъ привлечь мѣстныхъ жителей къ горному дѣлу; должны нанимать рабочихъ внутри Россіи, а подобные наймы всегда сопряжены съ значительными трудностями и денежными потерями".

Наконецъ, копи на земляхъ Желѣзнаго, Никитовки, Государева Буерака и Корсуни зимой могутъ имѣть рабочихъ мѣстныхъ, но лѣтомъ такіе рабочіе всегда уходятъ на земледѣльческія работы, п. ч. копи, оборудованныя машинами и имѣющія глубокія шахты, какъ напримѣръ Корсунская, не могутъ вести правильную и непрерывную разработку съ такими рабочими; для работы на этихъ копяхъ приходится нанимать рабочихъ изъ отдаленныхъ губерній.

Итакъ, общая характеристика даннаго вопроса обрисовывается въ такихъ чертахъ. Копи Донецкаго Бассейна значительное большинство своихъ рабочихъ должны вербовать не изъ числа мѣстныхъ жителей, а изъ пришлыхъ рабочихъ, которые не могли кормиться отъ основного ихъ промысла на мѣстѣ родины и искали заработка на сторонѣ. Конечно, въ огромномъ большинствѣ случаевъ это были землепашцы, которые работали на шахтахъ въ свободное отъ полевыхъ работъ время съ сентября по апрѣль. Съ наступленіемъ весны они оставляютъ горную работу и уходятъ въ поле—и т. о. въ теченіе 4 или 5 мѣсяцевъ въ году рудники остаются почти безъ рабочихъ, и съ большимъ трудомъ, посредствомъ сильной надбавки жалованья противъ зимняго времени, удается удержать не болѣе $^1/_3$ части рабочихъ, необходимыхъ для полнаго веденія дѣла.

„Такого рода перерывъ и остановки работъ имѣютъ вредное вліяніе на веденіе дѣла, по правиламъ горной техники и рудничнаго хозяйства, въ томъ отношеніи, что горныя выработки въ это время заливаются водой и, оставаясь долгое время неотлитыми, требуютъ усиленнаго крѣпленія, для предупрежденія ихъ отъ обваловъ, и такимъ

образомъ заставляютъ хозяина рудника входить въ лишнія издержки, не говоря уже о тѣхъ денежныхъ потеряхъ, которыя неминуемо влечетъ за собою остановка во всякомъ предпріятіи"[1]).

Слѣдовательно, прежде всего мы замѣчаемъ здѣсь дѣйствіе той причины, которая долгое время была общей для всей русской промышленности. Это—отвлеченіе рабочихъ на полевыя работы, столь характерное и для нашей фабричнозаводской промышленности, какъ это выступаетъ изъ описаній въ первыхъ отчетахъ нашихъ фабричныхъ инспекторовъ, въ трудахъ Дементьева, Шульце-Геверница и нѣк. др.

Но кромѣ этой общей причины, въ Донецкомъ Бассейнѣ дѣйствовалъ еще факторъ ,т. ск., мѣстнаго значенія. Это пользованіе пришлыми рабочими, что объяснялось, общей малонаселенностью края, вообще прибѣгающаго къ труду пришлыхъ рабочихъ также въ сельскохозяйственной промышленности, близостью земель, отдаваемыхъ за дешевую цѣну въ аренду въ Области Войска Донского (какъ это подмѣчаетъ въ своемъ докладѣ П. Н. Горловъ), сравнительною обезпеченностью мѣстнаго населенія и сравнительною легкостью достать заработокъ въ этомъ малонаселенномъ и богатомъ краѣ[2]) слѣдовательно, вообще отсутствіемъ нужды, а между тѣмъ представляется совершенно понятнымъ, что „для того, чтобы опускаться въ нѣдра земли, нужна извѣстная степень отваги и риска, движимыхъ болѣе всего нуждою"[3]).

---

[1]) В. Иславинъ. „Обзоръ каменноугольной и желѣзодѣлательной промышленности Донецкаго кряжа".

[2]) См. журналъ особаго Комитета при Министерствѣ Финасовъ въ октябрѣ 1863 г. для обсужденія рапорта Новороссійскаго и Бессарабскаго генералъ губернатора, генералъ-адъютанта Коцебу, по вопросу о рабочихъ въ Донецкомъ Бассейнѣ. Приведенъ въ цитир. выше „Матеріалахъ" А. П. Кеппена.

[3]) См. указанный выше рапортъ Коцебу. Приведенъ также у А П. Кеппена. По этому же вопросу начальникъ Луганскаго Округа Фелькнеръ въ своемъ рапортѣ

Среди этаго пришлаго люда, какъ уже было упомянуто выше, былъ извѣстный процентъ бродягъ и вообще сомнительныхъ элементовъ, которые могли работать на шахтахъ Донецкаго Бассейна благодаря тому, что въ тѣ времена требованія паспортного устава и вообще полицейскаго надзора очень слабо соблюдались на рудникахъ Донецкаго Бассейна.

Это бытовая сторона рабочаго вопроса въ Донецкомъ Бассейнѣ очень рельефно и картинно обрисована въ „Воспоминаніяхъ“ А. А. Ауэрбаха о началѣ развитія каменноугольной промышленности въ Россіи.

Преобладающее большинство рабочихъ, съ которыми имѣлъ дѣло А. А. Ауэрбахъ—крестьяне центральныхъ губерній, „безпаспортные бродяги“, какъ называетъ ихъ авторъ. Они „были большею частью совершенно неповинны въ какихъ-либо преступленіяхъ, и если сдѣлались безпаспортными бродягами, то только благодаря нашей паспортной системѣ и свободѣ жительства безъ всякаго вида въ нашихъ южныхъ губерніяхъ, каковая свобода прекратилась лишь съ началомъ революціоннаго движенія“.

Но кромѣ этой группы рабочихъ въ числѣ шахтеровъ были „и форменные бродяги изъ бѣглыхъ каторжниковъ; а были и такіе, которые хотя и имѣли паспорта, но выдавали себя за безпаспортныхъ, совѣстясь открыть свое настоящее званіе, и попавшіе въ шахтеры изъ-за общей всѣмъ имъ слабости къ водочкѣ“.

Представители полиціи стараго типа щедринскихъ „куроцаповъ“[1]), повидимому, утратили всякое представленіе о

въ Горный Департаментъ 29 сентября 1870 г. пишетъ слѣдующее: „Здѣсь каждый поселянинъ стремится быть хозяиномъ, т. е. работать, когда ему вздумается и сколько заблагоразсудится, или правильнѣе говоря—вовсе не работать, коль скоро благодарная почва съ избыткомъ вознаградила его запасомъ на цѣлый годъ, а ему больше ничего и ненадобно. Къ чему спрашивается, полѣзетъ земледѣлецъ по грязной лѣстницѣ въ шахту и въ потѣ лица будетъ добывать тамъ угол-, когда онъ сытъ и можетъ наслаждаться свободою. Отсюда безконечное число праздниковъ и страшный недостатокъ въ рабочихъ наемныхъ рукахъ“.

[1]) „Станового тутъ купитъ всякая депозитка; онъ и смотритъ сквозь пальцы“. (Г. П. Данилевскій „Бѣглые въ Новороссіи“; стр. 43).

паспортной системѣ, что А. А. Ауэрбахъ иллюстрируетъ примѣромъ изъ своей жизни въ Таганрогѣ въ 1872 г., когда онъ, устроившись на квартирѣ, послалъ свой паспортъ въ полицію для прописки, послѣ чего его посѣтилъ частный приставъ съ недоумѣннымъ вопросомъ о причинахъ присылки паспорта. Затѣмъ между приставомъ и А. А. Ауэрбахомъ произошелъ такой діалогъ:

„Я поселился въ Таганрогѣ на жительство, такъ чтобы Вы знали, кто я такой и гдѣ живу, я послалъ Вамъ для прописки мой паспортъ". На это любезный приставъ мнѣ отвѣтилъ: „Да намъ то что за дѣло, живите себѣ на здоровіе, а мы думали, что Вамъ что-нибудь нужно отъ насъ, а Вашъ посланный не умѣетъ объяснить, такъ я и побезпокоилъ Васъ, чтобы узнать, что Вамъ собственно отъ насъ нужно; такъ Вамъ значитъ, ничего не нужно, ну такъ имѣю честь кланяться, живите себѣ на здоровіе, а когда что-нибудь понадобиться отъ насъ, благоволите сообщить".

Однако, это благоденствіе безпаспортнаго житія продолжалось лишь до того, какъ шахтеръ попадалъ къ мировому судьѣ. Понятно, поэтому, что шахтеры всячески старались избѣгать имѣть дѣло съ мировымъ судьей, и это дѣлало ихъ, безпаспортныхъ, въ достаточной степени беззащитными противъ всякой эксплоатаціи. Какъ вспоминаетъ А. А. Ауэрбахъ, „на большинствѣ рудниковъ работы производились черезъ подрядчиковъ, которые пользовались беззащитностью безпаспортныхъ и жестоко эксплоатировали ихъ, обсчитывали, заставляли брать у нихъ изъ лавки разный товаръ, необходимый рабочему, взимая двойную, а то и тройную цѣну".

Въ этомъ вопросѣ мы снова сталкиваемся съ явленіемъ, наблюдавшимся въ то время и въ фабрично-заводской промышленности: съ эксплоатаціей рабочихъ при помощи лавокъ принадлежащихъ предпринимателю. Эта система снабженія рабочихъ продуктами по болѣе дорогой цѣнѣ практиковалось, повидимому, въ широкихъ размѣрахъ. По

даннымъ земскаго обслѣдованія Славяносербскаго уѣзда[1]) общая картина отношеній между предпринимателями и рабочими въ этомъ вопросѣ представляется въ слѣдующемъ видѣ.

Почти на всѣхъ рудникахъ практикуется ежемѣсячный расчетъ съ рабочими, „но уплата стоимости за выработанное количество совершается, какъ заблагоразсудится конторѣ или подрядчику". Въ результатѣ получается, что рабочіе имѣютъ за конторой причитающагося имъ заработка за 2, 4 иногда даже 5 и 6 мѣсяцевъ. Отчасти этотъ порядокъ объяснялся необходимостью путемъ удержанія заработка рабочихъ предотвратить такія явленія, какъ досрочное оставленіе артелью работъ и переходъ на другой рудникъ; въ договорахъ артелей имѣются даже оговорки о правѣ предпринимателя производить удержанія заработной платы, въ размѣрахъ мѣсячнаго или полумѣсячнаго заработка артели. Но, во всякомъ случаѣ, удержаніе пяти или шестимѣсячнаго заработка представляетъ прямое отклоненіе отъ этихъ договорныхъ условій относительно удержанія заработка.

Конечно, при такомъ порядкѣ, при такихъ срокахъ расплаты съ рабочими является необходимость отпуска рабочимъ съѣстныхъ припасовъ за счетъ предпринимателей. Какъ говоритъ земское обсѣдованіе Славяносербскаго уѣзда (стр. 375):

[1]) Мы неоднократно пользуемся данными земскаго обслѣдованія, несмотря на то, что они относятся къ срединѣ 80-хъ годовъ, т. е. къ періоду, болѣе позднему, чѣмъ тотъ, который составляетъ предметъ нашего изученія. Мы полагаемъ, что та примитивность отношеній, которая характеризовала рабочій договоръ по даннымъ земскаго изслѣдованія въ 80-хъ годахъ, была еще больше въ 70-хъ годахъ, и ввиду этого данныя земскаго изслѣдованія 80-хъ годовъ могутъ освѣтить положеніе рабочихъ на шахтахъ Донецкаго Бассейна въ 70-хъ годахъ, тѣмъ болѣе, что описаніе земскаго сборника въ этомъ вопросѣ совпадаетъ съ характеристиками (менѣе подробными), которыя мы находимъ у А. А. Ауэрбаха и В. Исславина по отношенію къ 70-мъ годамъ. Въ слѣдующемъ томѣ намъ придется болѣе подробно коснуться этихъ земскихъ изслѣдованій.

„Артели, работая очень усердно, не получали заработка въ теченіи пяти мѣсяцевъ и при такомъ тяжеломъ трудѣ, каковъ трудъ углекоповъ должны были бы сидѣть безъ пищевыхъ средствъ дневного существованія, если бы г.г. шахтовладѣльцы не придумали на каждомъ своемъ рудникѣ держать благодѣтельныя кладовыя съ хранящимися въ нихъ продуктами потребленія, могущими удовлетворить необходимымъ потребностямъ рабочаго. Продукты выдаются въ долгъ. Слѣдовательно, рабочіе имѣютъ возможность получать продукты въ кредитъ въ счетъ будущаго и имѣющагося заработка. Приходится пожалѣть, что, отпуская въ кредитъ продукты, кладовая рудника продаетъ ихъ по болѣе возвышеннымъ цѣнамъ, сравнительно съ цѣнами тѣхъ же продуктовъ на мѣстныхъ рынкахъ, беретъ довольно высокій % за капиталъ въ товарахъ, идущій въ кредитъ. Точно такая система уплаты заработка у подрядчиковъ. Они имѣютъ отъ себя также кладовыя".

Затѣмъ, земскій сборникъ приводитъ сравнительныя цѣны товаровъ у Голубовскаго подрядчика Гринберга и въ лавкахъ 13 роты Бахмутскаго уѣзда, причемъ почти всѣ послѣднія цѣны болѣе или менѣе значительно ниже гринберговскихъ цѣнъ.

Земскій сборникъ совершенно правильно освѣтилъ причины этого явленія, повторяемъ, характернаго для всей русской фабрично-заводской жизни[1]). „Собственно говоря", читаемъ мы на стр. 376 Сборника, „вся система отношеній капиталистовъ здѣшняго каменноугольнаго производства къ рабочимъ построена на томъ, чтобы какъ-либо удержать ихъ въ предѣлахъ ихъ каторжнаго труда" и система кредитованія рабочихъ продуктами имѣетъ цѣлью прикрѣпить рабочихъ къ руднику.

Насколько существенна была эта задача, показываютъ цыфры, приводимыя Сборникомъ на ст. 391. Оказывается, что 60,5% общаго числа рабочихъ пробыло на рудникѣ до

[1]) Характеристику этого порядка, какъ обще-русскаго явленія, мы сдѣлали выше, при разсмотрѣніи статьи г. Фелькнера о грушевской антрацитовой промышленности.

1 года, 28,7% жили на данномъ рудникѣ отъ 1 до 3 лѣтъ и 10,8% —болѣе трехъ лѣтъ. При этомъ можно отмѣтить, что, какъ видно изъ данныхъ того же сборника, большинство рабочихъ, работающихъ на рудникахъ, заняты рудничными работами уже не первый годъ. Изъ общаго числа рабочихъ 21% работаютъ на рудничныхъ работахъ первый годъ, 42%—отъ 1 до 5 лѣтъ, 22%—отъ 5 до 10 лѣтъ и 15%—болѣе 10 лѣтъ.

Сопоставленіе этихъ данныхъ съ вышеприведенными заставляетъ сдѣлать выводъ, что въ предѣлахъ Донецкаго Бассейна происходилъ процессъ постояннаго перехода рабочихъ съ рудника на рудникъ. Т. о. рудники терпѣли не только отъ недостатка рабочихъ вообще, не только отъ перерывовъ въ работѣ, вслѣдствіе ухода рабочихъ на полевыя работы, но также вслѣдствіе частыхъ шатаній рабочихъ артелей съ одного рудника на другой.

Понятно поэтому, что стремясь поставить рабочихъ въ положеніе неоплатныхъ должниковъ, рудники пытались создать лишнюю связь между собою и рабочими, и этимъ, конечно, объясняется указанная выше система расплатъ съ рабочими и кредитованія рабочихъ при снабженіи ихъ предметами продовольствія.

Разумѣется, при этомъ не исключена та роль, которую эта „продовольственная операція" могла играть въ бюджетѣ даннаго предпріятія, какъ своеобразный источникъ самостоятельнаго дохода—то, что по отношенію къ русской фабрично-заводской промышленности было отмѣчено въ нашей литературѣ, изслѣдовавшей бытъ русскаго фабрично-заводского рабочаго. Объ этомъ мы уже говорили выше, разбирая условія труда въ грушевской антрацитовой промышленности въ 50-хъ годахъ прошлаго вѣка.

Примитивность рабочаго быта донецкихъ шахтеровъ, такъ ярко выступающая въ только что разобранныхъ нами отношеніяхъ въ области расчета съ рабочими и кредитованія

рабочихъ продуктами питанія, сказывается также и въ другихъ областяхъ отношеній между предпринимателями и рабочими въ донецкой каменноугольной промышленности.

Прежде всего здѣсь слѣдуетъ упомянуть о жилищахъ для рабочихъ,—вопросъ, который и до настоящаго времени является самымъ больнымъ вопросомъ въ жизни Донецкаго Бассейна.

Въ тѣ времена рабочія жилища представляли собою нѣчто поистинѣ ужасающее. Въ „Воспоминаніяхъ" А. А. Ауэрбаха мы находимъ по этому вопросу такія строки:

„Помѣщенія, въ которыхъ въ то время жили шахтеры, были поистинѣ ужасны; у хорошаго помѣщика скотъ помѣщался лучше, чѣмъ несчастные шахтеры, жившіе въ землянкахъ. Землянки эти представляли изъ себя вырытыя въ землѣ ямы, покрытыя двускатной земляной же крышей, если находятся на ровномъ мѣстѣ, и односкатной такой же крышей, опирающейся одной стороной на землю, а другой на сложенную изъ камня на глинѣ стѣнку, когда землянка выкопана по склону балочки; не только пола въ этихъ землянкахъ не было, но даже не было деревянныхъ наръ, а просто вдоль стѣнъ земля оставлялась нѣсколько выше, чѣмъ по серединѣ, гдѣ образовался такимъ образомъ проходъ, бока котораго были закрѣплены обапопами (горбылями), чтобы не обваливалась земля отъ уступа, замѣнявшаго нары, отапливались же землянки чугунными печами, служившими вмѣстѣ съ тѣмъ и очагами для варки пищи; но и этихъ отвратительныхъ помѣщеній, несмотря на то что они стоили грошъ, бывало недостаточно, и зачастую на однихъ и тѣхъ же мѣстахъ ночью спала денная смѣна, а днемъ ночная".

Съ этимъ описаніемъ совпадаетъ та характеристика землянокъ, которую мы находимъ въ земскомъ сборникѣ по Славяносербскому уѣзду: „Онѣ (землянки) копаются при самыхъ шахтахъ. На поверхности земли онѣ не замѣтны, потому что прикрыты землей. Размѣры, воздухъ и нечистота такихъ помѣщеній поистинѣ ужасны, даже лѣтомъ. На Голубовскомъ рудникѣ въ землянкѣ при 10 саж. длиной и

9 арш. шириной лѣтомъ помѣщалось 18 человѣкъ, въ той же землянкѣ, по словамъ рабочихъ, зимой бываетъ до 60 человѣкъ... Оконъ или совсѣмъ не полагается, или же, если они имѣются, то не болѣе $1^1/_2$ четвертей величиной. Въ самый яркій день въ этихъ помѣщеніяхъ царитъ полумракъ; въ нихъ едва можно писать, да и то лишь при самомъ окнѣ. Во время дождей внутреннія стѣны протекаютъ, воздухъ постоянно сырой съ запахомъ гнили. Просидѣвши въ такомъ помѣщеніи одинъ часъ, выходишь изъ него, точно одурѣлый, съ головными болями".

При этомъ слѣдуетъ отмѣтить, что эти помѣщенія, предназначенныя для сна и отдыха, служатъ жилищемъ людей, проводящихъ жизнь въ особо-тяжелыхъ условіяхъ почти каторжнаго труда. Екатеринославскимъ статистикамъ, на мѣстѣ изучавшимъ положеніе углекоповъ Славяносербскаго уѣзда, становилось „страшно и жутко" при представленіи о работѣ шахтеровъ подъ землей. Работа производится на глубинѣ 16—60 сажень отъ поверхности земли, при свѣтѣ лампочекъ-коптилокъ. Въ продолженіи всей дневной упряжки рабочій долженъ находиться въ согнутомъ положеніи; даже въ главныхъ откаточныхъ штрекахъ въ рѣдкихъ случаяхъ средній человѣкъ можетъ стать во весь ростъ.

Особенно тяжело приходится забойщикамъ и саночникамъ, т. к. во все время работы (14—20 часовъ) первый работаетъ на корточкахъ, а если толщина пласта мала— то и совсѣмъ въ полулежачемъ положеніи, второй же долженъ отвозить набитый уголь на четверенкахъ къ главному откаточному штреку.

Воздухъ въ шахтахъ сырой, т. к. большинство ихъ съ большимъ притокомъ воды. Работаютъ нерѣдко совершенно голыми. Дышать приходится угольною пылью въ смѣси съ различными, тяжелыми для дыханія газами, которые до

такой степени вредно дѣйствуютъ на организмъ, что работа дѣлается невозможной, особенно въ лѣтнее время. Лампы не горятъ, и рабочіе вынуждены по нѣсколько дней не работать.

Такъ жили наши горнорабочіе. И условія ихъ жизни и работы поражали и устрашали не только земскихъ статистиковъ-интеллигентовъ, не знакомыхъ съ условіями тяжелаго труда горнорабочаго, но эти условія находилъ невозможными А. А. Ауэрбахъ, горный инженеръ и управляющій рудникомъ. Болѣе того, профессіональные заграничные горнорабочіе также считали такія условія жизни донецкихъ шахтеровъ совершенно невозможными для себя, и интересный случай, иллюстрирующій этотъ вопросъ, мы находимъ въ рапортѣ горнаго начальника Луганскаго округа г. Фелькнера, представленномъ имъ въ Горный Департаментъ 29 сентября 1870 года[1]).

> Выписанные на Грушевку вестфальскіе горнорабочіе въ 1860 г. съ музыкой, въ парадныхъ профессіональныхъ костюмахъ прошлись по улицамъ Новочеркасска, на потѣху любопытной толпѣ. Но, когда они увидѣли землянки на Грушевкѣ, бадьи, всю рудничную грязь и неустройство—они рѣшительно отказались спускаться подъ землю и, сдѣлавъ нѣчто вродѣ стачки рабочихъ въ западной Европѣ, вызвали вмѣшательство консуловъ и администраціи....

Земское обслѣдованіе Бахутскаго уѣзда во второй половинѣ 80-хъ годовъ такъ описываетъ ужасныя жилищныя условія шахтеровъ (стр. 283):

> „Едва замѣтныя возвышенія надъ поверхностью земли вокругъ шахтъ указываютъ на жилища рабочихъ; возвышенія эти—„шеи“ землянокъ, торчащія изъ подземелій въ видѣ „конька“ избъ. „Шеи“ изображаютъ входы въ подземелья, закрываемые дверью; дверь низка, пройти въ нее можно только согнувшись. Тотчасъ за дверью начинаются земля-

[1]) Приведенъ у А. П. Кеппена „Матеріалы для исторіи горнаго дѣла на югѣ Россіи. V. Къ исторіи рабочаго вопроса въ Донецкомъ Бассейнѣ“. Харьковъ, 1900 года, стр. 33—34.

ныя ступеньки, ведущія къ другой двери; по бокамъ ихъ, до стѣнокъ „шеи“, остаются небольшія пространства, гдѣ на голой землѣ устраиваются постели въ лѣтнее время или ставится посуда. Во время дождя вода проникаетъ и сквозь дверныя скважины, и сквозь покровъ и стѣнки „шеи“. Другая дверь ведетъ прямо въ жилище, узкое и продолговатое или квадратное сажени по $1^1/_2$ въ стѣнѣ; стѣны кое-какъ забраны досками или выложены слегка камнемъ и иногда побѣлены; полъ земляной, потолка нѣтъ—его замѣняетъ крыша подземелья на стропилахъ; внутри—подтопокъ съ плиткой, столъ и скамейка для сидѣнья; кровати попадаются, какъ исключеніе. Внутренность подземелья грязна и неопрятна; содержать жилище въ чистотѣ оказывается чрезвычайно затруднительнымъ, въ виду того, что грязь заносится туда на ногахъ непосредственно изъ „шеи“. Сквозь крышу и стѣны проникаетъ въ подземелье и сырость, и влага, а отъ всего этого въ жилищѣ постоянно, даже въ лѣтнее время, воздухъ затхлый и гнилой. Крошечныя окошечки съ нечисто содержимыми стеклами пропускаютъ внутрь жилища тусклый полусвѣтъ. Такимъ образомъ рабочіе, задыхаясь въ спертой и тяжелой атмосферѣ подземныхъ галлерей, во время своихъ дневныхъ и ночныхъ работъ (когда, надо не забывать, легкія рабочихъ, въ особенности *забойщиковъ*, функціонируютъ необыкновенно интенсивно), и портя зрѣнія при тускломъ мерцаніи чадящей лампы, лишены возможности пользоваться достаточнымъ свѣтомъ съ чистымъ воздухомъ даже во время своего отдыха.

Благодаря всему этому углекопъ представляетъ изъ себя изможденную, малосильную фигуру съ болѣзненно-блѣднымъ цвѣтомъ лица и плохимъ зрѣніемъ“.

Совершено ясно, что такія условія жизни и работы донецкихъ шахтеровъ *не* стояли ни въ какой связи съ техническими условіями горной работы въ шахтахъ. Но съ другой стороны не менѣе несомнѣнно, что эти условія диктовались не алчностью и безчеловѣчностью донецкихъ углепромышленниковъ, а экономической структурой донецкой каменноугольной промышленности того времени. При той неустойчивости промышленности, которая такъ

характеризовала интересующій насъ періодъ въ исторіи Донецкаго Бассейна, при поривистой смѣнѣ періодовъ подъема и паденія коньюнктуры, при наличіи совершенно невозможныхъ условій желѣзнодорожной перевозки, въ самомъ началѣ солидной постановки промышленности въ Донецкомъ Бассейнѣ, располагая кадромъ бродячихъ рабочихъ, „номадами", по выраженію Шульце-Геверница и т. д. и т. д.—промышленность, конечно, не могла имѣть иныхъ жилищъ для рабочихъ и иныхъ условій труда, чѣмъ тѣ, которыя были описаны выше. Элементъ случайности и непостоянства игралъ большую роль въ промышленности, и это, конечно, не располагало ни къ постройкѣ настоящихъ, человѣческихъ жилищъ для рабочихъ, ни къ созданію сносныхъ условій труда подъ землей.

Конечно, и въ тотъ періодъ развитія донецкой каменноугольной промышленности появлялись уже на солидныхъ предпріятіяхъ иные дома для рабочихъ и иныя бытовыя условія ихъ жизни. Какъ говоритъ В. Иславинъ[1]), уже появлялись такіе владѣльцы рудниковъ, которые „стали смотрѣть на рабочихъ, какъ на людей, для которыхъ, вмѣсто прежнихъ грязныхъ землянокъ, устраиваются теперь прочныя, теплыя, чистыя помѣщенія, и вообще болѣе стали заботиться объ ихъ здоровьи и благосостояніи".

„На заводахъ Юза и Пастухова", продолжаетъ далѣе В. Иславинъ, „и на рудникахъ: Грушевскомъ (Русскаго Общества), Корсунскомъ, Макѣевскомъ, Орѣховскомъ, въ особенности же Кураховскомъ я видѣлъ цѣлый рядъ красивыхъ домовъ, гдѣ все сдѣлано для удобства не только одинокихъ, но и семейныхъ рабочихъ. Смѣло можно сказать, что никакой выходецъ изъ Вестфаліи, Силезіи или Богеміи не откажется войти въ то жилище, какое ему предложитъ Юзъ, Пастуховъ или Ауэрбахъ".

[1]) „Обзоръ каменноугольной и желѣзодѣлательной промышленности Донецкаго Кряжа", „Горный Журналъ", 1875 г., т. I.

Во всѣхъ этихъ утвержденіяхъ, конечно, было много правды, но все же общій фонъ условій жизни и работы донецкихъ шахтеровъ былъ мрачный. Улучшенія, предпринятыя крупными предпріятіями, во-первыхъ, лишь подчеркивали мрачный колоритъ общей картины; во-вторыхъ, эти улучшенія врядъ ли касались всѣхъ рабочихъ на данныхъ предпріятіяхъ, п. ч. и въ настоящее время на нѣкоторыхъ крупныхъ рудникахъ существуютъ довольно пестрыя условія жизни рабочихъ, и рядомъ съ благоустроенными жилищами и домами для рабочихъ попадаются помѣщенія совершенно иного типа. Наконецъ, слѣдуетъ имѣть въ виду, что (хотя это, можетъ быть, и странно звучитъ), рабочимъ-шахтерамъ, при ихъ низкомъ уровнѣ въ то время приходилось *привыкать* къ человѣческимъ условіямъ существованія, и эта привычка давалась не сразу. Такъ, въ своихъ „Воспоминаніяхъ" А. А. Ауэрбахъ разсказывалъ, что, когда онъ принялъ въ свое вѣдѣніе Кураховскій и Рутченковскій рудники, то нашелъ тамъ такія землянки, „отъ которыхъ пришелъ прямо въ ужасъ".

А. А. Ауэрбахъ сейчасъ же приступилъ къ постройкѣ рабочихъ казармъ и семейныхъ домиковъ для рабочихъ, но когда они были построены, то рабочіе, къ удивленію А. А. Ауэрбаха,

> „рѣшительно отказывались переходить изъ землянокъ въ казармы, такъ что я вынужденъ былъ принять крутыя мѣры, чтобы понудить рабочихъ къ переходу въ казармы, т. е. категорически заявилъ, что или переходите въ казармы, или, кто не хочетъ, получай расчетъ и уходи совсѣмъ".

Одинъ изъ шахтеровъ объяснилъ А. А. Ауэрбаху причину этого нежеланія переходить въ лучшія помѣщенія: „привыкли мы жить свиньями, такъ намъ и землянка не противна, поживешь у васъ въ хоромахъ, какихъ ни на одномъ рудникѣ нѣтъ, отъ грязи-то и смраду отвыкнешь, такъ и тяжело будетъ опять въ землянку-то попасть, если

вы за что-нибудь уволите, а такъ какъ всѣ мы народъ такой, что сегодня здѣсь, а завтра Богъ знаетъ гдѣ, то лучше не пріобрѣтать привычки жить по человѣчески, ну вотъ и бѣгутъ отъ хорошаго помѣщенія".

Этотъ мотивъ можно признать правильнымъ, поскольку здѣсь содержится указаніе на привычку шахтеровъ къ плохимъ условіямъ существованія. Но во всякомъ случаѣ слѣдуетъ при этомъ отмѣтить еще одну причину, почему шахтеры держались своихъ землянокъ и не хотѣли переходить въ хорошія казармы.

Дѣло въ томъ, что по землянкамъ группировались рабочія артели, состоящія изъ земляковъ, близкихъ другъ другу; и артельный староста, и артельная кухарка—все это представляло какъ бы органическое цѣлое со всей артелью, и все это жило въ своей отдѣльной землянкѣ, какъ бы выражая этимъ свое единство и обособленность отъ другихъ артелей, изъ другихъ мѣстностей. Конечно, при переводѣ рабочихъ въ казармы, хотя бы и гораздо болѣе приличныя и привлекательныя, это внутреннее единство рабочей артели разрушалось, ея члены въ общей казармѣ должны были подчиняться режиму, общему для всей казармы, жить на виду у всѣхъ и т. д. и это, конечно, удерживало ихъ отъ перехода въ болѣе хорошія помѣщенія.

По отношенію не къ казармамъ, а семейнымъ домамъ дѣло обстояло еще хуже, такъ какъ семейныхъ рабочихъ на рудникахъ было мало: „шахтеры, составлявшіе главный континентъ рабочихъ на рудникахъ, все были птицы перелетныя и потому одинокія", говоритъ А. А. Ауэрбахъ.

Конечно, бродячій характеръ донецкихъ шахтеровъ являлся главной причиной того, что на рудникахъ преобладали холостые одиночки, но надо замѣтить, что *заработокъ*, получаемый шахтерами въ то время, не давалъ никакой возможности содержать семью, какъ объ этомъ кра-

снорѣчиво говоритъ нижеслѣдующая таблица, помѣщенная на стр. 392 земскаго сборника по Славяносербскому уѣзду:

	Число	Въ нихъ ѣдоковъ	Сумма мѣсячнаго заработка[1])	На семью	На ѣдока
Семей . . .	113	441	2.703 руб.	24 руб.	6 руб.
Одиночекъ .	1.507	1.507	33.207 „	22 „	22 „

Очевидно, невозможно прокормить на 6 руб. ѣдока шахтерской семьи, и при томъ заработкѣ, который получали тогда рабочіе, очевидно, могли существовать только одиночки.

Приведенная нами характеристика положенія донецкихъ шахтеровъ нашла признаніе и въ оффиціозномъ органѣ южныхъ горнопромышленниыовъ—въ „Южно-русскомъ Горномъ Листкѣ“ (1881 г. № 1), который изображаетъ положеніе этого вопроса въ такомъ видѣ: „на югѣ горнорабочій классъ является въ полномъ смыслѣ неблагоустроеннымъ. Бродачая жизнь, поголовное пьянство, нищета и голь—вотъ характерныя качества нашего рабочаго“.

Напрасно только авторъ цитированной нами статьи ставитъ эти явленія въ зависимость отъ факторовъ техническаго порядка, утверждая, что „жизнь и здоровье рабочаго находятся въ прямой зависимости отъ степени техническаго совершенства производимыхъ въ рудникахъ работъ“. Здѣсь авторъ (насколько намъ извѣстно—горный инженеръ) дѣлаетъ ошибку, свойственную многимъ спеціалистамъ—техникамъ горнаго дѣла, подчеркивая значеніе техники и совершенно забывая объ основной первопричинѣ всѣхъ этихъ явленій—неустойчивомъ и несложившемся *экономическомъ* положеніи промышленности.

Теперь перейдемъ къ характеристикѣ *договора рабочаго найма* на каменноугольныхъ копяхъ Донецкаго Бассейна.

[1]) Земскій сборникъ по Бахмутскому уѣзду (стр. 317) приводитъ цыфры *годового* заработка горнорабочихъ: на 1 раб. 234 руб., на одну душу 135 руб. По поводу этихъ цыфръ Бахмутскій сборникъ указываетъ (стр. 318), что „годовой заработокъ рудничнаго *рабочаго* несравненно выше сельскохозяйственнаго рабочаго“.

Земское изслѣдованіе по Славяносербскому уѣзду устанавливаетъ четыре формы рабочаго найма; основныя данныя о каждой изъ этихъ формъ, изложенныя на стр. 365 земскаго изслѣдованія по Славяносербскому уѣзду, приведены въ нижеслѣд. таблицѣ.

Таблица № 23.

	Число артелей	Число рабочихъ	Уплачено одному рабочему въ мѣсяцъ рублей
Наемъ артелей отъ конторы	31	798	22
„ „ „ подрядчиковъ .	15	237	37
Наемъ отдѣльныхъ рабоч. отъ конторы	—	271	21
„ „ „ подрядчика . .	—	262	23

Какъ видно изъ этой таблицы, наиболѣе распространенной формой рабочаго найма на шахтахъ Донецкаго Бассейна является наемъ артелей отъ конторы, что, конечно, объясняется меньшимъ заработкомъ, уплачиваемымъ рабочему при этой формѣ найма. Еще дешевле платятъ предприниматели при наймѣ отдѣльныхъ рабочихъ конторой, но эта форма все же является менѣе распространенной, т. к. при ней требуется больше административнаго надзора [1]) и слѣдовательно въ концѣ концовъ она обходится дороже.

Наемъ рабочихъ черезъ подрядчиковъ является болѣе дорогимъ, но онъ все же практикуется на рудникахъ по многимъ причинамъ, [2]), изъ нихъ главная—та, что при наймѣ рабочихъ черезъ подрядчика предприниматель чувствуетъ себя обезпеченнымъ рабочими, и для этого, конечно, приходится оплачивать расходы и трудъ подрядчика.

[1]) А именно одно лицо администраціи на 3 рабочихъ, тогда какъ при первой системѣ требуется одно лицо на 19 рабочихъ (См. сборникъ по Славяносербскому уѣзду, стр. 366).

[2]) Напр. въ счетъ платы при наймѣ рабочихъ черезъ подрядчика входятъ иногда: плата за лошадей на воротъ, которыхъ ставитъ подрядчикъ, оплата труда штейгера и надсмотрщиковъ за работами и нѣк. др.

Организаторами артелей являются часто бывшіе горнорабочіе, которыя, зная условія труда, мѣстный и отдаленный рабочіе рынки вербуютъ рабочихъ сначала на мѣстѣ, а затѣмъ, при недостаткѣ этихъ рабочихъ или вообще при неудачѣ вербовки мѣстныхъ рабочихъ—направляются въ тѣ уѣзды и волости внутреннихъ губерней, откуда рабочіе чаще всего отправляются на шахты Донецкаго Бассейна и здѣсь набираютъ рабочихъ „различными способами, путемъ подкупа волостныхъ властей, чтобы „поприжали" плательщиковъ, предложеніемъ съ своей стороны заплатить подати и недоимки за рабочихъ, выдачей послѣднимъ задатковъ впередъ и т. п." (См. земскій сборникъ по Славяносербскому уѣзду, стр. 378).

Артельщикъ несетъ обязанности хозяйственныя, наблюдательныя и распорядительныя. Онъ ведетъ счеты съ конторой, заботится о продовольствіи рабочихъ, ведетъ отчетность въ теченіи мѣсяца о количествѣ упряжекъ, сдѣланныхъ каждымъ членомъ артели, назначаетъ имъ работы, наблюдаетъ за количествомъ упряжекъ, выработанныхъ каждымъ членомъ артели. Артельный староста не принимаетъ непосредственнаго участія въ горныхъ работахъ.

Члены артели—рабочіе состоятъ изъ взрослыхъ рабочихъ, не моложе 16 лѣтъ; ниже этого возраста встрѣчаются только погонычи при лошадяхъ на барабанѣ.

О распредѣленіи рабочихъ по спеціальностямъ даетъ представленіе слѣдующая итожная таблица, составленная на основаніи данныхъ, напечатанныхъ на стр. 350—351 сборника по Славяносербскому уѣзду:

Таблица № 24

	Всего	% къ общему числу.
Артельщиковъ	26	2
Забойщиковъ	709	47
Саночниковъ	346	23

Вагоньщиковъ	197	12
Стволовыхъ	42	3
Верховыхъ	131	8
Погоньщиковъ	60	4
Сортировщиковъ:		
а) мужчинъ	16	1
б) женщинъ	3	
Разныхъ	98	7
Итого	1.531	100

Эта таблица свидѣтельствуетъ о томъ, что на каменноугольныхъ копяхъ существуетъ опредѣленное соотношеніе между рабочими разныхъ спеціальностей: на 2 забойщиковъ приходится 1 саночникъ, а на 2 саночниковъ—1 вагонщикъ: Послѣ 2—3 лѣтъ исполненія работы саночника рабочій дѣлается забойщикомъ. Погоньщики имѣются на конныхъ шахтахъ; ихъ число вдвое больше числа шахтъ, п. ч. они требуются для двухъ смѣнъ.

На этомъ мы закончимъ нашу характеристику положенія рабочихъ на каменноугольныхъ копяхъ Донецкаго Бассейна. Въ этой характеристикѣ остались неосвѣщенными многіе вопросы, имѣющіе весьма важное значеніе для обрисовки положенія рабочихъ въ Донецкомъ Бассейнѣ, напр. вопросъ о фактической продолжительности рабочаго дня въ среднемъ, о числѣ выходовъ на работу и т. д. Въ методологическомъ приложеніи къ настоящей работѣ мы покажемъ всю важность этихъ вопросовъ и невозможность ихъ разрѣшить даже и въ настоящее время.

Кромѣ т. н. „капиталистическихъ“ шахтъ, земскіе сборники по Бахмутскому и Славяносербскому уѣздамъ удѣляютъ вниманіе т. н. крестьянскимъ каменноугольнымъ копямъ. Значеніе ихъ ничтожно, т. к. на ихъ долю въ Славяносербскомъ уѣздѣ приходится всего 3% добываемаго въ уѣздѣ угля, хотя число занятыхъ этимъ видомъ про-

мысла кустарей (изъ мѣстныхъ крестьянъ) достигаетъ болѣе 500 человѣкъ.

Эти *кустарныя* шахты отличаются примитивнымъ устройствомъ, малыми размѣрами и непостоянствомъ своего существованія. Для добыванія угля крестьяне организуются обычно въ небольшія артели, въ рѣдкихъ случаяхъ—работы организуются отдѣльными состоятельными лицами, нанимающими отъ себя рабочихъ.

Всѣ участники артели въ первоначальной закладкѣ шахты считаются съ равными правами на окончательный продуктъ труда, но при этомъ каждый пайщикъ можетъ разбить свой пай на части и продать или передать его на извѣстныхъ условіяхъ другому лицу. Какъ говоритъ земскій сборникъ по Славяносербскому уѣзду (стр. 417), главнѣйшая цѣль крестьянской добычи угля сводится къ полученію отопленія въ теченіе зимнихъ мѣсяцевъ, излишки сверхъ этого идутъ въ продажу, причемъ крестьяне имѣютъ возможность продавать свой уголь по дешевой цѣнѣ—по 1—3 коп. за пудъ, т. к. устройство шахтъ кустарей примитивно, пищевые припасы—свои и т. п. Какъ обыкновенно бываетъ при крестьянскомъ кустарномъ производствѣ, товаръ поступаетъ на рынокъ не непосредственно отъ производителей, а при посредствѣ скупщиковъ (евреевъ), которые перепродаютъ этотъ уголь дальше по повышеннымъ цѣнамъ.

Закончимъ настоящую главу характеристикой тѣхъ *мѣропріятій*, которыя выдвигались въ то время въ цѣляхъ „привлеченія и удержанія рабочихъ“ на каменноугольныхъ копяхъ Донецкаго Бассейна.

Въ предыдущемъ изложеніи мы уже указали, какъ этотъ вопросъ возникъ въ антрацитовой промышленности Грушевскаго района. Въ дополненіе къ этому мы воспользуемся также тѣми данными, которыя мы находимъ въ цитированныхъ выше „Матеріалахъ“ А. П. Кеппена и въ работахъ перваго Съѣзда горнопромышленниковъ юга Рос-

сіи. п. ч. данныя того и другого источника находятся въ извѣстной связи между собою.

Въ 1862 г. Новороссійскій и Бессарабскій генералъ губернаторъ, генералъ-адъютантъ Коцебу въ своемъ Всеподданнѣйшемъ отчетѣ поднялъ вопросъ о необходимости, для развитія каменноугольнаго и желѣзодѣлательнаго производствъ, образованія у насъ „корпораціи углекоповъ въ мѣстахъ залеганія каменнаго угля“.

Такія корпораціи, по мнѣнію ген.-адъютанта Коцебу, невозможны „безъ иниціативы и поддержки со стороны правительства“: необходимо дарованіе различныхъ льготъ тѣмъ, кто хочетъ посвятить себя труду углекоповъ.

По Высочайшему повелѣнію, для обсужденія этого рапорта генералъ-адъютанта Коцебу былъ учрежденъ въ октябрѣ 1863 года особый Комитетъ, въ составѣ горныхъ инженеровъ: генералъ-лейтенанта Іоссы I, Гельмерсена, генералъ-майора Рашетта и капитана Антипова.

Этотъ Комитетъ очень сочувственно отнесся къ идеѣ генералъ-лейтенанта Коцебу. Имѣя передъ собою тѣ льготы, которыя уже были установлены по отношенію къ различнымъ мѣстностямъ Россіи[1]), Комитетъ выработалъ „Главныя основанія для поступленія людей въ горныя работы въ Бессарабской области и Новороссійскомъ краѣ“.

Наиболѣе существенный пунктъ этихъ правилъ—освобожденіе на 20 лѣтъ горныхъ мастеровыхъ отъ всѣхъ казенныхъ податей и земскихъ повинностей, а также отъ повинности рекрутской.

---

[1]) 1) Высочайше утвержденными 19 февраля 1861 г. дополнительными правилами о приписанныхъ къ частнымъ горнымъ заводамъ людяхъ вѣдомства Министерства Финансовъ, 2) Высочайше утвержденнымъ 8 марта 1861 года положеніемъ о горнозаводскомъ населеніи казенныхъ горныхъ заводовъ вѣдомства Министерства Финансовъ, 3) Высочайше утвержденнымъ 1 ноября 1861 года положеніемъ Главнаго Комитета объ устройствѣ сельскаго состоянія горнорабочему населенію Алагирскаго завода на Кавказѣ; 4) Высочайше утвержденнымъ 3 декабря 1861 года мнѣніемъ Государственнаго Совѣта о мѣрахъ къ обезпеченію частныхъ горныхъ заводовъ.

Предположенія, выработанныя по этому вопросу Комитетомъ, были разсмотрѣны Высочайше учрежденной при Министерствѣ Финансовъ комиссіей по пересмотру горнаго Устава. Комиссія (журналъ 27 февраля 1864 г.) отнеслась къ этимъ предположеніямъ отрицательно.

Тѣ узаконенія, которыя имѣлъ въ виду Комитетъ горныхъ инженеровъ, разсматривающій предположенія Коцебу, не создавали, по словамъ комиссіи, новыхъ льготъ, а оставляли лишь тѣ льготы, которыя существовали „по силѣ прежнихъ узаконеній" и вообще тѣ льготы, о которыхъ говорили указанныя выше узаконенія 1861—1862 г.г. имѣли въ виду спеціальную обстановку уральскихъ горныхъ заводовъ, иныя условія, чѣмъ въ Новороссійскомъ краѣ. Развитіе каменноугольной промышленности въ Донецкомъ Бассейнѣ тормазится неустройствомъ путей сообщенія. „Когда устроются желѣзныя дороги на югѣ Россіи, то сами компаніи, или вѣдомство, кои ихъ соорудятъ, станутъ, естественнымъ образомъ, заботиться объ отысканіи и разработкѣ минеральнаго топлива, какъ скоро въ томъ явится неотложная надобность". Не была оставлена безъ вниманія и точка зрѣнія laissez faire, столь популярная въ тѣ времена. Въ числѣ своихъ аргументовъ противъ заключенія Комитета горныхъ инженеровъ, Комиссія по пересмотру Горнаго Устава выставила между прочимъ такое соображеніе:

> „Наука указываетъ, что всякую отрасль промышленности надлежитъ, по возможности, оставлять въ естественныхъ условіяхъ развитія и не вынуждать насильственнаго производства, несоотвѣтствующаго хозяйственному положенію края".

Эта точка зрѣнія Комиссіи по пересмотру Горнаго Устава встрѣтила весьма пространныя возраженія со стороны нѣкоторыхъ членовъ упомянутаго выше Комитета горныхъ инженеровъ; вопросъ этотъ не получилъ практическаго осуществленія, и дѣло ограничилось перепиской.

Но идеи, высказанныя Комитетомъ горныхъ инженеровъ, неоднократно были высказаны въ послѣдующихъ проектахъ по этому вопросу.

Въ числѣ этихъ проектовъ заслуживаетъ вниманіе записка „о переселеніи на югъ горнорабочихъ“ горнаго начальника Луганскаго округа Фелькнера, представленная имъ въ Горный Департаментъ 29 сентября 1870 года.

Записка начинается „исторіей переселеній въ обширномъ смыслѣ слова“ на горнопромышленный югъ и вкратцѣ упоминаетъ о сербскихъ переселеніяхъ въ Новороссію, затѣмъ записка разсказываетъ уже упомянутый нами случай попытки переселенія въ Грушевку вестфальскихъ горнорабочихъ, и, наконецъ, вкратцѣ сообщаетъ о переселеніи мастеровыхъ съ Луганскаго завода для постройки Петровскаго завода, о поселеніи на этомъ же заводѣ рабочихъ и машинистовъ изъ Прусской Силезіи и о приглашеніи бельгійскихъ рабочихъ для проходки шахты въ Лисичанскѣ.

Затѣмъ, охарактеризовавъ сытость и лѣность мѣстнаго крестьянскаго населенія (это мѣсто рапорта Фелькнера мы уже приводили выше), Фелькнеръ заканчиваетъ свой рапортъ проектомъ, гдѣ повторяются нѣкоторые мотивы, извѣстные намъ изъ журнала Комитета горныхъ инженеровъ (напр. освобожденіе отъ рекрутской повинности), и съ другой стороны высказаны нѣкоторыя идеи, которыя потомъ мы встрѣчаемъ при разработкѣ вопроса о недостаткѣ рабочихъ въ комиссіи П. Н. Горлова на первомъ Съѣздѣ горнопромышленниковъ юга Россіи.

Обратимся теперь къ этому докладу.

Общія идеи, изъ которыхъ исходитъ докладъ комиссіи П. Н. Горлова первому Съѣзду горнопромышленниковъ юга Россіи по вопросу „о привлеченіи рабочихъ рукъ къ горному дѣлу на югѣ Россіи“, кратко выражены въ докладѣ слѣдующимъ образомъ: необходимо выработать условія, облегчающія переселеніе рабочихъ въ Новороссійскій край, по-

тому что въ настоящее время „разрѣшенія на переселенія и формальная сторона дѣла“ весьма несовершенны, „встрѣчаются большія затрудненія, въ особенности со стороны сельскихъ обществъ“. Условія переселенія рабочихъ людей на горнопромышленный югъ должны быть „обоюдно-выгодны двумъ заинтересованнымъ сторонамъ“ и должны подвергаться разсмотрѣнію „компетентными людьми въ мѣстномъ горномъ дѣлѣ“: окружными инженерами — „со стороны технической, въ отношеніи возможности выполненія работъ и достаточности платы за нихъ“, и мѣстными уѣздными по крестьянскимъ дѣламъ присутствіями — „со стороны условій, до переселенія исключительно относящихся“.

Предложенія комиссіи, непосредственно касающіяся вопроса о рабочихъ, распадаются на слѣдующія части: а) по населенію края рабочими людьми; б) по заселенію пустопорожнихъ мѣстъ въ Славяносербскомъ и Бахмутскомъ уѣздахъ, Екатеринославской губерніи; в) по заселенію войсковыхъ угольныхъ участковъ Области Войска Донского и г) по устраненію вреда отъ близости питейныхъ заведеній. Эти предложенія, принятыя Съѣздомъ, содержали слѣдующее:

По общему вопросу о населеніи края рабочими людьми, первый Съѣздъ выработалъ цѣлый рядъ правилъ, а именно[1]): Въ теченіе первыхъ пяти лѣтъ переселенцы не отчисляются отъ общества, къ которому принадлежатъ, а на новомъ мѣстѣ поселенія должны быть надѣлены землей, удобной для устройства усадьбъ. Стоимость земли, поступающей въ надѣлъ переселяющимся, погашается поселенцами въ теченіе 30 лѣтъ, равно какъ и расходы, понесенные владѣльцемъ земли въ связи съ переселеніемъ рабочихъ.

Участки, отведенные переселенцамъ, становятся ихъ полной собственностью со дня поселенія, но это касается

[1]) Эти правила, какъ указано въ докладѣ комиссіи П. Н. Горлова, могли имѣть отношеніе исключительно къ рудникамъ, расположеннымъ на собственныхъ земляхъ.

лишь поверхности, а нѣдра земли остаются собственностью[1]) прежняго владѣльца.

Переселенцы въ своихъ селеніяхъ не имѣютъ права устраивать питейныхъ заведеній.

Вообще въ цѣляхъ „устраненія вреда отъ близости питейныхъ заведеній“ Съѣздъ возбудилъ ходатайство, чтобы

„въ тѣхъ случаяхъ, когда копи, рудники и заводы расположены въ степныхъ мѣстахъ и отдалены отъ селеній, допускать питейныя заведенія не ближе 2-хъ верстъ отъ копей, рудниковъ и заводовъ“.

Поселенцы вступаютъ въ опредѣленныя обязательныя отношенія съ владѣльцемъ, на землѣ котораго они поселились, а именно переселенцы обязуются въ теченіе первыхъ пяти лѣтъ служить на мѣстахъ ихъ новаго жительства въ работахъ и у владѣльца, ихъ переселившаго по цѣнѣ, опредѣленной условіемъ; если же кто изъ нихъ пожелаетъ оставить новое мѣсто жительства, то обязанъ платить въ теченіе пяти лѣтъ удвоенную выкупную плату, или же вмѣсто себя найти другого, который бы принялъ на себя его права и обязанности съ согласія „владѣльца — переселителя“ самъ же онъ или возвращается снова въ мѣсто его прежняго жительства, или поселяется въ другомъ горномъ поселеніи.

По истеченіи пяти лѣтъ по переселеніи, горнорабочіе получаютъ право свободнаго избранія ими мѣста работы и могутъ отчисляться отъ прежнихъ обществъ, составлять изъ себя общество, по образцу сельскихъ съ правами горнозаводскихъ товариществъ.

Съ другой стороны „владѣлецъ, прекратившій временно дѣйствіе своихъ копей, въ теченіи первыхъ пяти лѣтъ не долженъ претендовать, если его рабочіе найдутъ занятіе на другихъ копяхъ, причемъ онъ теряетъ право тре-

[1]) Въ подлинникѣ сказано „остаются принадлежностью прежняго владѣльца“ но, очевидно, здѣсь дѣло идетъ о правѣ собственности.

бовать ихъ съ начатыхъ ими работъ въ теченіе одного года со времени закрытія копи: но рабочіе не освобождаются при этомъ отъ взноса выкупа".

Это нѣсколько неясное мѣсто, очевидно, надо понимать въ томъ смыслѣ, что послѣ закрытія копи рабочіе могутъ искать себѣ заработка на другихъ копяхъ, причемъ они уходятъ изъ подъ власти прежняго владѣльца—переселителя на срокъ въ одинъ годъ. Лишь по истеченіи этого года владѣлецъ—переселитель можетъ требовать ихъ обратно, въ случаѣ возобновленія дѣйствія его копи. Такое толкованіе находится въ соотвѣтствіи съ тѣмъ, что говоритъ по этому вопросу докладъ комиссіи П. Н. Горлова.

Проектъ перваго Съѣзда предоставляетъ переселенцамъ разныя льготы, уже встрѣчавшіеся намъ въ предыдущихъ проектахъ, а именно: переселенцамъ, поступившимъ на работы въ возврастѣ 18 лѣтъ, срокъ воинской повинности сокращается на два года; переселенцы избавляются на 5 лѣтѣ отъ платежа казенныхъ повинностей, желѣзныя дороги обязаны перевозить по льготному тарифу ихъ самихъ и ихъ утварь; штейгера и заводскіе мастера освобождаются отъ исполненія общественной службы по выборамъ.

Затѣмъ постановленія Съѣзда по вопросу о заселеніи пустопорожнихъ мѣстъ въ Славяносербскомъ и Бахмутскомъ уѣздахъ Екатеринославской губерніи и войсковыхъ угольныхъ участковъ Общества Войска Донскаго отличаются чрезвычайной общностью и сводятся къ пожеланію, чтобы эти земли были заселены на основаніяхъ, „какія къ тому будутъ признаны полезными" и согласными съ интересами горнаго дѣла и Войска Донскаго.

Приведенныя выше постановленія Съѣзда интересны лишь по той тенденціи, которой всѣ они проникнуты: тенденціей разрѣшить больной вопросъ „о привлеченіи рабочихъ рукъ къ горному дѣлу на югѣ Россіи". Этотъ вопросъ пытаются разрѣшить путемъ образованія горнорабочихъ поселеній на

особыхъ условіяхъ, создающихъ классъ полу-обязанныхъ работниковъ, пользующихся, правда, разными льготами, но до нѣкоторой степени прикрѣпленныхъ къ своимъ „владѣльцамъ—переселителямъ“.

Но эти „владѣльцы-переселители“—это собственники угленосныхъ участковъ, и только по отношенію къ нимъ могли бы оказаться дѣйствительными всѣ эти мѣры; по отношенію же къ предпріятіямъ, расположеннымъ на арендованной землѣ, эти мѣры не могли имѣть непосредственнаго значенія. И, во всякомъ случаѣ, заселеніе горнопромышленнаго юга рабочими людьми пошло не по тому пути, который изложенъ въ проектѣ перваго Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи, какъ это мы покажемъ въ послѣдующихъ томахъ нашей работы.

Заканчивая главу о рабочихъ на каменноугольныхъ и антрацитовыхъ предпріятіяхъ Донецкаго Бассейна, мы считаемъ необходимымъ высказаться по вопросу о значеніи для Донецкаго Бассейна *освобожденія крестьянъ отъ крѣпостной зависимости.*

Конечно, то колоссальное общественное и экономическое оживленіе, которое принесла съ собою эпоха великихъ реформъ, отразилось чрезвычайно существенно на развитіи промышленной жизни Донецкаго Бассейна, и это сказалось прежде всего и главнымъ образомъ на развитіи желѣзнодорожнаго транспорта въ районѣ горнопромышленнаго юга и его естественныхъ рынковъ.

Только при условіи дешеваго и удобнаго транспортнаго средства, приспособленнаго для перевозки на большія разстоянія массовыхъ грузовъ, Донецкій Бассейнъ могъ развить свои производительныя силы и сдѣлаться главнѣйшимъ источникомъ промышленнаго потребленія топлива для

всей Россіи. Этой темѣ мы посвятили значительную часть настоящей нашей работы[1]).

Что же касается самаго акта освобожденія крестьянъ и его *непосредственнаго* вліянія на рабочій вопросъ въ Донецкомъ Бассейнѣ—то это вліяніе не было сколько-нибудь существеннымъ.

Мѣстные крестьяне, до освобожденія отъ крѣпостной зависимости работавшіе на помѣщичьихъ шахтахъ, выполняли эту работу на условіяхъ отдачи помѣщику опредѣленной части добычи.

Объ этой системѣ говоритъ Летуновскій въ 50-хъ годахъ прошлаго вѣка (см. стр. 95 нашей книги). Указанія на эту же систему мы находимъ въ изслѣдованіи земскихъ статистиковъ по Славяносербскому уѣзду. Такъ, у помѣщика генерала Познанскаго „крестьяне свободно занимались этимъ (каменноугольнымъ) дѣломъ, лишь бы отъ каждаго работающаго давать по 5 пудовъ въ день для каравана (винокуреннаго завода). Всѣ работавшіе освобождались отъ паньщины". (стр. 307). Въ Георгіевской волости Славяносербскаго уѣзда, на каменноугольныхъ разработкахъ помѣщика Шевича „работали недѣлю ему, недѣлю себѣ, за что получали плату по 50 коп. въ день. Уголь продавался на винокуренные заводы и въ Луганскомъ заводѣ. За пять лѣтъ до „Положенія" крестьяне сами пользовались правомъ продавать выработанный уголь на заводъ" (id, стр. 307).

Не подлежитъ ни малѣйшему сомнѣнію, что при освобожденіи крестьянъ эти каменноугольныя разработки помѣщиковъ отошли отъ крестьянъ и достались помѣщикамъ, причемъ крестьяне могли продолжать работу на этихъ шахтахъ уже на измѣнившихся (юридически) условіяхъ оплаты свободнаго труда, но сущность отношеній осталась та же.

[1]) Утвержденіе очень большой связи между освобожденіемъ крестьянъ и желѣзнодорожнымъ строительствомъ составляетъ основную идею книги П. Б. Струве „Крѣпостное хозяйство". Къ сожалѣнію, эта идея, несомнѣнно, совершенно вѣрная сама по себѣ, недостаточно обоснована въ его упомянутой выше книгѣ.

Мы имѣемъ опредѣленное указаніе на то, что въ области помѣщичьихъ разработокъ эволюція отношеній, въ связи съ освобожденіемъ крестьянъ, имѣла имено такой характеръ. На стр. 307 сборника по Славяносербскому уѣзду указывается, что у помѣщика Познанскаго, упомянутаго уже нами, „по выходѣ на волю крестьяне лишились угольныхъ залежей. Заниматься этимъ дѣломъ стало не выгодно, и только нѣкоторые еще крестьяне продолжали еще упорно искать угля, но натыкались уже на выработанныя, или же, хоть и находили уголь, но на большой глубинѣ и притомъ шахта заливалась водою. Наконецъ, года четыре назадъ (т. е. въ началѣ 80-хъ годовъ. *П. Ф.*) крестьяне бросили свои попытки и стали компаніями брать шахты у помѣщиковъ съ половины или же съ условіемъ доставить опредѣленное количество угля отъ шахты“—т. е. перешли къ тѣмъ же порядкамъ, которые существовали и до освобожденія крестьянъ[1]).

Что касается государственныхъ крестьянъ, то намъ уже приходилось отмѣчать въ предыдущемъ изложеніи, что дореформенная экономическая политика, повидимому, стремилась предоставить имъ свободу, добыванія каменнаго угля на ихъ земляхъ. Это несомнѣнно можно вывести изъ правилъ 1829 года „о дозволеніи производить въ Новороссійскомъ краѣ разработку каменнаго угля безъ платежа акциза“ (см. стр. 66 нашей книги). О томъ же говоритъ Летуновскій по отношенію къ 50-му году, какъ это видно изъ цитаты, напечатанной на стр. 96 нашей книги[2]). Можно думать, что этотъ порядокъ находился въ связи съ общей тенденціей—ограничить передачу мірскихъ оброчныхъ ста-

[1]) Аналогичную точку зрѣнія въ примѣненіи вообще къ земельнымъ отношеніямъ крестьянъ и помѣщиковъ до и послѣ освобожденія крестьянъ высказываетъ Ильинъ. См. его „Развитіе капитализма въ Россіи“, стр. 130 и слѣд.

[2]) Между прочимъ изъ этой цитаты видно, что термины „акцизъ“ и „откупная сумма“ употребляются, какъ синонимы, что м. б. объясняетъ названіе „правилъ“ 1829 г.

тей въ руки предпринимателей, тенденціей, нашедшей выраженіе въ законѣ 22 ноября 1839 года[1]).

Пореформенное „Положеніе о сельскомъ состояніи“ предоставило сельскимъ обществамъ право владѣнія и разработки нѣдръ, подъ контролемъ административныхъ органовъ, т. ч. и въ этомъ отношеніи мы не можемъ найти существенныхъ измѣненій между до и по-реформенными порядками.

Надо замѣтить, что въ этомъ вопросѣ юридическія нормы и практика жизни чрезвычайно сильно расходятся, и равное для всѣхъ крестьянъ право на общественную собственность—нѣдра земли существуетъ только de jure. Это явленіе подмѣтили еще земскіе статистики въ своемъ изслѣдованіи по Бахмутскому уѣзду. Крестьяне хуторовъ Щербиновскаго и Нелѣповскаго составили „правила“ для добычи угля на надѣльной землѣ, состоящія изъ слѣдующихъ главнѣйшихъ пунктовъ:

1) право на участіе въ устройствѣ шахтъ и на добычу угля имѣетъ всякій крестьянинъ хутора;

2) устройство каждой шахты предоставляется артели въ составѣ не менѣе 10 человѣкъ, причемъ участіе одного человѣка въ двухъ или нѣсколькихъ артеляхъ воспрещается.

„Однако, говорятъ далѣе авторы Сборника (стр. 307), значительная доля мірской справедливости, положенная въ основу этихъ правилъ, въ настоящее время существуетъ только на бумагѣ. Болѣе „оборотливые“ и зажиточные крестьяне съумѣли обойти правила и нѣкоторымъ образомъ монополизировать шахты въ свою пользу. Достигли и достигаютъ они этого путемъ уплаты своимъ компаніонамъ по закладкѣ шахтъ „отступного“... Употреблялось и другое средство: за одинъ „могарычъ“ нанимались требуемые правилами 10 человѣкъ, которые закладывали новую

[1]) См. „Историческое обозрѣніе пятидесятилѣтней дѣятельности Министерства Государственныхъ Имуществъ. 1837—1887“. Часть II. С.П.Б. 1888 г., отд. II стр. 20.

шахту и по окончаніи работъ передавали ее въ пользованіе нанявшему ихъ одному лицу".

Эта спутанность отношеній и анулированіе силы юридическаго момента вторженіемъ капиталистическихъ началъ характеризуютъ не только восьмидесятые годы прошлаго вѣка, но и наше время, какъ показала имѣвшая мѣсто въ 1914 году „исторія" съ крестьянскими шахтами въ Горловскомъ районѣ (впрочемъ, осложненная совершенно современными элементами „еврейскаго вопроса").

Наконецъ, мы не находимъ также никакихъ признаковъ того, что крестьянская реформа оказала вліяніе на положеніе рабочаго вопроса въ Донецкомъ Бассейнѣ въ отношеніи *пришлаго* рабочаго элемента. Разбираясь въ источникахъ нашихъ свѣдѣній по рабочему вопросу, мы нигдѣ не нашли указаній на то, что это вліяніе дѣйствительно имѣло мѣсто. Наоборотъ, вдумываясь въ смыслъ того, что мы находимъ по этому вопросу въ нашихъ источникахъ, мы можемъ вывести заключеніе, что по отношенію къ пришлому рабочему люду положеніе дѣлъ до и послѣ реформы было, приблизительно, одно и тоже. Пришлые рабочіе въ до-реформенный періодъ Донецкаго Бассейна имѣли главное значеніе для грушевской антрацитовой промышленности. Изъ описанія этой промышленности, которое мы находимъ у Фелькнера для 50-хъ годовъ прошлаго вѣка, мы убѣждаемся, что это – тѣ же отношенія и тѣ же вопросы, которые мы находимъ въ интересующей насъ области въ 70-хъ годахъ, значитъ, послѣ крестьянской реформы: та же неурегулированность отношеній, тѣ же колебанія числа рабочихъ, тѣ же проекты о мѣрахъ, „привлеченія и удержанія" рабочихъ и т. п.

Всѣ эти данныя заставляютъ насъ предположить, что крестьянская реформа не оказала *непосредственнаго* вліянія на положеніе рабочаго вопроса на каменноугольныхъ и антрацитовыхъ предпріятіяхъ Донецкаго Бассейна.

Съѣзды горнопромышленниковъ юга Россіи.

Теперь мы перейдемъ къ характеристикѣ того учрежденія, которое было обязано своимъ возникновеніемъ назрѣвшимъ, неотложнымъ нуждамъ промышленнаго развитія нашего горнозаводскаго юга и само сыграло крупнѣйшую роль въ дальнѣйшемъ его развитіи. Мы разумѣемъ Съѣзды горнопромышленниковъ юга Россіи.

Крупнѣйшій вопросъ, волновавшій тогда всю углепромышленность Донецкаго Бассейна и являвшійся тамъ злобой дня, былъ вопросъ о желѣзныхъ дорогахъ.

Промышленность, только что подпавшая дѣйствію такого могучаго фактора, какъ интенсивное желѣзнодорожное строительство, перенесшая острый кризисъ, испытывала значительныя затрудненія отъ неупорядоченности желѣзнодорожнаго движенія, отъ малой провозоспособности существующихъ желѣзныхъ дорогъ, не интересовавшихся въ то время угольнымъ грузомъ и отъ отсутствія желѣзнодорожнаго пути, прорѣзывающаго Донецкій Бассейнъ вдоль съ востока на западъ (впослѣдствіи Донецкая дорога).

Все это—вопросы, затрагивающіе интересы всей промышленности и подлежащіе коллективному обсужденію, общему рѣшенію. Отсюда—возникновеніе идеи о необходимости особыхъ Съѣздовъ горнопромышленниковъ юга Россіи.

Эта идея возникла среди тогдашнихъ горнопромышленныхъ дѣятелей, которымъ пришлось столкнуться съ равнодушнымъ отношеніемъ къ этому вопросу со стороны Министерства Государственныхъ Имуществъ, куда только что (въ 1873 г.) было передано горное дѣло, изъ Министерства Финансовъ[1]).

А. П. Кеппенъ, въ своей вышецитированной статьѣ въ „Историко-Статистическомъ обзорѣ промышленности

[1]) См. „Краткій историческій очеркъ административныхъ учрежденій горнаго вѣдомства въ Россіи 1700—1900 г.“. С.П.Б. 1900 г., стр. 90.

Россіи“ изображалъ возникновеніе Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи, какъ результатъ сочувственнаго, попечительнаго и предусмотрительнаго отношенія правительства къ горной промышленности. Онъ говоритъ:

„Сознавая вполнѣ важность угольнаго промысла на югѣ Россіи и всю пользу его не только для промышленнаго преуспѣянія края, но и относительно сохраненія лѣсовъ, видя, какъ сильно и быстро растетъ разработка угля въ Донецкомъ Бассейнѣ и какъ вмѣстѣ съ тѣмъ возрастаютъ трудности и къ его сбыту по желѣзнымъ дорогамъ, правительство выразило свое сочувствіе къ этому дѣлу тѣмъ, что разрѣшило углепромышленникамъ организовать особые Съѣзды для обсужденія на нихъ своихъ нуждъ и требованій, дозволивъ въ то же время обращаться съ ходатайствами къ подлежащимъ властямъ“.

Иначе рисуетъ процессъ возникновенія перваго Съѣзда его участникъ и иниціаторъ, Александръ Андреевичъ Ауэрбахъ, въ своихъ „Воспоминаніяхъ о началѣ развитія каменноугольной промышленности въ Россіи“ (С.П.Б. 1909 г.). По его разсказу дѣло происходило такимъ образомъ:

Для разрѣшенія указанныхъ выше желѣзнодорожныхъ вопросовъ, по мнѣнію А. А. Ауэрбаха, необходимо было организовать совмѣстное ихъ обсужденіе и возбужденіе соотвѣтствующихъ ходатайствъ отъ имени всѣхъ углепромышленниковъ.

Въ виду этого А. А. Ауэрбахъ пригласилъ къ себѣ на совѣщаніе главныхъ представителей угольной промышленности и въ результатѣ состоялось у А. А. Ауэрбаха совѣщаніе при участіи слѣдующихъ лицъ: П. Н. Горлова, горнаго инженера, директора Общества Южно-Русской каменноугольной промышленности, А. В. Шейермана, совладѣльца Щербиновскаго рудника, И. Г. Иловайскаго, владѣльца Макѣевскаго рудника, и отъ Грушевскаго района генерала Попова.

Совѣщаніе пришло къ заключенію о необходимости ходатайствовать передъ Министерствомъ Государственныхъ

Имуществъ о созывѣ Съѣздовъ горнопромышленниковъ юга Россіи, причемъ представленіе этого ходатайства было возложено на г.г. Ауэрбаха и Горлова (которые до сихъ поръ живы и сохранили свою связь съ промышленностью).

Когда А. А. Ауэрбахъ и П. Н. Горловъ обратились съ этимъ ходатайствомъ къ бывшему тогда Министромъ Государственныхъ Имуществъ П. А. Валуеву, то онъ „*видимо, не сочувствовавшій созыву Съѣзда*“[1]), далъ на это ходатайство уклончивый отвѣтъ.

Дальнѣйшую исторію этого вопроса А. А. Ауэрбахъ представляетъ слѣдующимъ образомъ:

„Лѣтомъ 1874 года П. А. Валуевъ отправился на югъ Россіи, чтобы лично ознакомиться съ положеніемъ нарождающейся тамъ горной промышленности; сопровождая его при поѣздкахъ на заводъ Юза, я воспользовался удобной минутой и повелъ опять рѣчь о необходимости безотлагательнаго созыва Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи, который бы представилъ затѣмъ Министру подробный докладъ о нуждахъ этой промышленности и о желательномъ направленіи предполагаемой Донецкой дороги. Валуевъ и *тутъ хотѣлъ отдѣлаться отъ насъ общими фразами*[1]) и повелъ съ нами слѣдующую рѣчь: „На Ваше обращеніе ко мнѣ я Вамъ отвѣчу слѣдующее: ваше дѣло можно сравнить съ очень трудными родами, которые, быть можетъ, закончатся появленіемъ на свѣтъ здороваго, крѣпкаго ребенка, но роды трудные, и при этихъ родахъ роль акушерки, могущей облегчить роды, исполняетъ графъ Бобринскій (Министръ Путей Сообщенія), я же могу исполнять только роль акушера-консультанта, а потому съ Вашими просьбами и обращайтесь къ графу Бобринскому, а не ко мнѣ“. На это я ему отвѣтилъ: „Ваше сравненіе, Ваше Высокопревосходительство, очень удачно, но я позволю себѣ обратить Ваше вниманіе на то, что при трудныхъ родахъ акушерка играетъ роль второстепенную, а дѣйствуетъ акушеръ, и потому при нашихъ трудныхъ родахъ мы къ Вамъ, какъ къ акушеру, какъ Вы сами изволили себя назвать, и обращаемся; къ тому же въ настоящее время

[1]) Курсивъ нашъ. *П. Ф.*

мы просимъ исключительно о созывѣ Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи, съ участіемъ представителей подлежащихъ Министерствъ и заинтересованныхъ желѣзныхъ дорогъ, чтобъ на этомъ Съѣздѣ всесторонне разработать тѣ вопросы, отъ правильнаго разрѣшенія коихъ зависитъ успѣшное развитіе каменноугольнаго дѣла на югѣ Россіи, имѣющаго громадное государственное значеніе; созывъ же такого Съѣзда зависитъ исключительно отъ Васъ, и мы настоятельно Васъ объ этомъ просимъ". — „Ну, я вижу, отъ Васъ не отдѣлаешься,—сказалъ Валуевъ:—подайте мнѣ подробную докладную записку по сему вопросу, и я постараюсь удовлетворить Ваше желаніе".

Судя по этому разсказу, представитель вѣдомства, которому были ввѣрены интересы горной промышленности, при разрѣшеніи созыва перваго Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи находился подъ вліяніемъ не столько государственныхъ соображеній о пользѣ южной горной промышленности, сколько подъ вліяніемъ удачной остроты А. А. Ауэрбаха.

Первые Съѣзды горнопромышленниковъ юга Россіи были, въ значительной степени, юридически-аморфны, ибо первое Положеніе о Съѣздахъ горнопромышленниковъ юга Россіи появилось лишь въ 80-хъ годахъ. Но, во всякомъ случаѣ, и изъ приведенныхъ выше переговоровъ о созывѣ перваго Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи намѣтился тотъ основной характеръ, который въ теченіе долгаго времени былъ присущъ южнымъ горнопромышленнымъ Съѣздамъ, именно—характеръ совѣщательнаго учрежденія, обсуждающаго общія нужды и вырабатывающаго ходатайства передъ правительствомъ, учрежденія, призваннаго говорить отъ имени всей промышленности и включающаго въ свой составъ ipso jure всѣхъ горнопромышленниковъ даннаго района, ибо лишь при этомъ условіи правительство можетъ получить увѣренность, что оно узнало мнѣніе всей промышленности. Къ анализу этой стороны структуры и

дѣятельности Съѣздовъ горнопромышленниковъ юга Россіи намъ еще придется возвращаться въ послѣдующемъ изложеніи.

Первый Съѣздъ горнопромышленниковъ юга Россіи, на основаніи Высочайше утвержденнаго 14 іюня 1874 года Положенія Комитета Министровъ, былъ созванъ, по соглашенію Министра Государственныхъ Имуществъ съ Министрами Военнымъ[1]) и Путей Сообщенія, въ г. Таганрогѣ, 10 ноября 1874 года, подъ предсѣдательствомъ горнаго инженера Е. Б. Иваницкаго.

Какъ удостовѣряетъ въ своихъ воспоминаніяхъ А. А. Ауэрбахъ, большинство представителей горнопромышленныхъ предпріятій, ѣхавшихъ на первый Съѣздъ горнопромышленниковъ юга Россіи, имѣли цѣлью нападать на желѣзныя дороги, неудовлетворявшія пожеланіямъ и потребностямъ промышленности. И, дѣйствительно, первый вопросъ, который былъ предложенъ вниманію Съѣзда—это вопросъ „о средствахъ и порядкѣ перевозки грузовъ на южныхъ желѣзныхъ дорогахъ“, какъ формулировалъ его предсѣдатель Съѣзда въ своей рѣчи при открытіи Съѣзда. Этотъ вопросъ, послѣ рѣчи П. Н. Горлова разбился на два частныхъ вопроса: а) изложеніе настоящихъ перевозочныхъ средствъ существующихъ желѣзныхъ дорогъ и расширеніе этихъ средствъ, въ виду потребностей горной промышленности, и б) предположеніе о развитіи желѣзнодорожныхъ и другихъ путей въ краѣ, причемъ сюда включенъ также вопросъ о водныхъ путяхъ собщенія.

Такимъ образомъ, на первомъ Съѣздѣ горнопромышленниковъ юга Россіи зародились тѣ три вопроса, которые съ того времени почти неизмѣнно фигурируютъ въ про-

---

[1]) Частная горная промышленность въ Области Войска Донского перешла изъ вѣдѣнія Военнаго Министерства въ вѣдѣніе Министерства Государственныхъ Имуществъ лишь въ 1900 году. См. „Краткій историческій очеркъ административныхъ учрежденій горнаго вѣдомства въ Россіи, 1700—1900 г.г.“. С.П.Б. 1900 г., стр. 183.

граммахъ всѣхъ Съѣздовъ горнопромышленниковъ юга Россіи и формулируются т. о.: объ отношеніи горной промышленности къ желѣзнымъ дорогамъ, о постройкѣ новыхъ желѣзныхъ дорогъ и о портахъ и пристаняхъ и водныхъ путяхъ сообщенія.

Затѣмъ Министромъ Государственныхъ Имуществъ былъ поставленъ на обсужденіе Съѣзда другой вопросъ, который съ того времени также пользуется неослабнымъ вниманіемъ Съѣздовъ горнопромышленниковъ юга Россіи. Это—вопросъ о рабочихъ, или, какъ онъ тогда формулировался, вопросъ „о привлеченіи рабочихъ рукъ къ горному промыслу".

Наконецъ, третій вопросъ, возникшій по иниціативѣ члена Съѣзда г. Вагнера—это вопросъ о развитіи на югѣ Россіи желѣзнаго производства—вопросъ, такъ живо интересовавшій Съѣзды, особенно, въ 80-е годы прошлаго вѣка.

Но, кромѣ этихъ вопросовъ, являющихся предметомъ работъ особыхъ комиссій Съѣзда, на первомъ же Съѣздѣ, въ составѣ этихъ основныхъ вопросовъ работы Съѣзда, были также затронуты слѣдующіе вопросы: о таможенныхъ пошлинахъ, о желѣзнодорожныхъ тарифахъ, объ экспортѣ донецкаго минеральнаго топлива заграницу въ Австрію, Молдавію, Валахію, Турцію, Малую Азію, Египетъ, Суэзскій каналъ и даже Италію.

Приведенный перечень показываетъ, что кругъ вопросовъ, интересовавшихъ первый Съѣздъ горнопромышленниковъ юга Россіи, весьма обширенъ и захватываетъ всѣ главнѣйшіе пункты программы послѣдующихъ Съѣздовъ горнопромышленниковъ юга Россіи. Отсутствуетъ только одинъ вопросъ, такъ сильно привлекавшій къ себѣ вниманіе послѣдующихъ Съѣздовъ горнопромышленниковъ юга Россіи—вопросъ о налогахъ, который началъ обсуждаться на Съѣздахъ горнопромышленниковъ юга Россіи гл. обр. съ середины 80-хъ годовъ прошлаго вѣка.

Обращаетъ на себя вниманіе крупная роль, которая принадлежала на Съѣздахъ Азовской, Козлово-Воронежско-Ростовской и Орлово-Грязской желѣзнымъ дорогамъ. Эти дороги въ двухъ отношеніяхъ были заинтересованы въ дѣлахъ Съѣздовъ: какъ потребительницы топлива, а Азовская желѣзная дорога — и какъ собственница крупной Корсунской копи.

Хозяиномъ Корсунской копи и Азовской дороги фактически былъ С. С. Поляковъ. Производительность Корсунской копи составляла 4.500.000 пуд. въ годъ, съ ней соперничалъ лишь рудникъ Илловайскаго, съ той же годовой производительностью, и ее превосходили въ отношеніи годовой производительности лишь рудники Русскаго Общества Пароходства и Торговли. Потребленіе угля Азовской дорогой составляло 4.000.000 пудовъ каменнаго угля, въ общей суммѣ потребленія желѣзныхъ дорогъ 26.795.000 пудовъ, а потребленіе трехъ названныхъ дорогъ — 6.150.000 пудовъ[1]).

Всѣ эти объективныя данныя, а также энергичное представительство интересовъ С. С. Полякова такими выдающимися дѣятелями, какъ В. А. Ивановъ и П. Н. Горловъ, имѣли своимъ результатомъ извѣстное давленіе на Съѣзды со стороны интересовъ С. С. Полякова. Это можно уловить, читая пренія на Съѣздахъ горнопромышленниковъ юга Россіи; это же разсказывалъ А. А. Ауэрбахъ въ своихъ „Воспоминаніяхъ". Онъ говоритъ, что

> „большинство углепромышленниковъ были въ такой зависимости отъ довѣреннаго Полякова, что не смѣли ему противорѣчить... Когда, послѣ голосованія какого-либо вопроса, при которомъ принималось предложеніе Горлова, не соотвѣтствующее интересамъ большинства углепромышленниковъ, я въ частной бесѣдѣ старался объяснить голосовавшимъ за предложеніе Горлова, что они поступили противъ своихъ собственныхъ интересовъ, мнѣ отвѣчали всегда одно и тоже: „Мы это хорошо понимаемъ, но не смѣемъ итти противъ

[1]) Все это — по даннымъ 1877 года.

Петра Николаевича, изъ нашего постановленія еще можетъ быть и ничего не выйдетъ, а если мы будемъ подавать голосъ противъ Петра Николаевича, то онъ на насъ разсердится и не купитъ у насъ угля"[1]).

Въ теченіе послѣдующей исторіи южной горной промышленности и Съѣздовъ горнопромышленниковъ юга Россіи не прекращались примѣры крупной роли, принадлежавшей предпріятіямъ типа gemischte Werke, но не желѣзнодорожныя, а иныя комбинированныя предпріятія стали теперь оказывать сильное давленіе на рѣшеніе дѣлъ на Съѣздахъ горнопромышленниковъ юга Россіи.

Теперь перейдемъ къ характеристикѣ послѣдующихъ Съѣздовъ горнопромышленниковъ юга Россіи, ихъ состава, ихъ дѣятельности.

Нижеслѣдующая таблица даетъ представленіе о составѣ первыхъ четырехъ Съѣздовъ горнопромышленниковъ юга Россіи.

№№ Съѣздовъ	Мѣсто засѣданія и срокъ созыва Съѣздовъ	Число членовъ											
		Всего	Отъ горнопр. въ томъ числѣ			Отъ разн. пром предпр. не горныхъ	Отъ жел. дор.	Представит. вѣдомствъ				Отъ земствъ и городовъ	Прочія лица
			Отъ антр.	Отъ углепр.	Отъ проч. горнопр.			Горнаго	Путей сообщ.	Военнаго	Морского		
I.	Таганрогъ, 10 ноября 1874 г.	30	3	19	0	1	1	2	2	1	1	0	1
II.	Таганрогъ, 30 сентября 1877 г.	38	8	9	0	4	6	4	1	1	1	1	3
III.	Харьковъ, 1 ноября 1878 г.	81	10	36	3	16	5	3	1	1	1	1	4
IV.	Новочеркасскъ, 1 сентябр. 1879 г.	93	40	24	0	7	16	3	1	1	0	0	4

Начиная со второго Съѣзда мы замѣчаемъ ежегодныя сессіи Съѣздовъ.

Первыя графы таблицы, опредѣляющія численность представителей каменноугольныхъ и антрацитовыхъ предпріятій на Съѣздахъ, показываютъ, что на первыхъ трехъ

[1]) П. Н. Горловъ въ разговорѣ съ нами опровергалъ правильность этихъ утвержденій. Онъ говоритъ, что фактически закупка угля не была въ такой степени сосредоточена у него въ рукахъ, какъ это рисовалъ А. А. Ауэрбахъ.

Съѣздахъ представители каменноугольныхъ предпріятій имѣли несомнѣнное преобладаніе, на четвертомъ же Съѣздѣ представители донскихъ антрацитопромышленниковъ имѣли чрезвычайно большое преобладаніе. Можетъ быть, эта объясняется тѣмъ, что на этомъ Съѣздѣ присутствовалъ предсѣдатель Высочайше учрежденной Юго-Восточной подкомиссіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи, кн. Волконскій и члены подкомиссіи, причемъ членомъ Съѣзда Поповымъ была подана въ подкомиссію записка по поводу затрудненій въ перевозкѣ грузовъ по Воронежско-Ростовской ж. д. Эта записка, обсуждавшаяся на Съѣздѣ въ присутствіи кн. Волконскаго, несомнѣнно, очень интересовала антрацитопромышленниковъ, и этимъ, вѣроятно, объясняется ихъ большое участіе на четвертомъ Съѣздѣ. Обычно же грушевскіе антрацитопромышленники гораздо меньше интересовались Съѣздами, имѣя свою мѣстную спеціальную организацію (о которой будетъ сказано ниже).

Въ предыдущемъ изложеніи мы неоднократно отмѣчали „каменноугольный" характеръ первыхъ Съѣздовъ. Однако, это вовсе не значитъ, что постановленія этихъ первыхъ Съѣздовъ были результатомъ сознательной борьбы между углепромышленниками и антрацитопромышленниками, съ побѣдой первыхъ надъ послѣдними. Знакомясь съ работами первыхъ Съѣздовъ, мы нигдѣ не могли подмѣтить слѣдовъ такой борьбы, правда, за исключеніемъ одного случая, когда антрацитопромышленники восточной части Донецкаго Бассейна возражали противъ проекта комиссіи выборныхъ, причемъ ихъ возраженія, очевидно, были продиктованы сепаратными интересами антрацитопромышленниковъ Области Войска Донского. И слѣдуетъ отмѣтить, что въ этомъ единственномъ вопросѣ явнаго столкновенія на Съѣздахъ противоположныхъ интересовъ двухъ частей Донецкаго Бассейна побѣда осталась за антрацитопромышленниками, какъ это было показано нами выше.

Если мы говоримъ объ „угольномъ“ характерѣ Съѣздовъ горнопромышленниковъ юга Россіи, то мы не хотимъ этимъ сказать, что на Съѣздахъ горнопромышленниковъ юга Россіи углепромышленники сознательно „гнули свою линію“ наперекоръ интересамъ антрацитопромышленниковъ. Нѣтъ, положеніе дѣла въ данномъ случаѣ представляется въ такомъ видѣ: объективныя условія экономическаго развитія Россіи, выдвинувшія на очередь вопросъ о необходимости постройки желѣзныхъ дорогъ, тѣмъ самымъ, создали какъ было показано выше, привиллегированное положеніе каменнаго угля и умалили тѣмъ самымъ былое значеніе антрацита.

При такихъ условіяхъ все то, что дѣлали Съѣзды горнопромышленниковъ юга Россіи въ дѣлѣ улучшенія условій промышленнаго развитія Донецкаго Бассейна—все это шло, главнымъ образомъ, на пользу каменному углю, а не антрациту, ибо каменный уголь имѣлъ будущее на рынкѣ.

Боролись ли Съѣзды горнопромышленниковъ юга Россіи за низкій желѣзнодорожный тарифъ, разоблачали ли они желѣзнодорожные непорядки, пропагандировали ли идею замѣны дровъ минеральнымъ топливомъ и т. д. и т. д.— во всѣхъ этихъ случаяхъ результаты дѣятельности Съѣздовъ прежде всего и больше всего шли на пользу той промышленности, которая имѣла преимущества въ области рынковъ сбыта—именно, каменноугольной промышленности Донецкаго Бассейна.

Изъ представителей другихъ отраслей горной промышленности юга Россіи мы встрѣчаемъ на Съѣздахъ лишь очень немногихъ: отъ доменного завода Юза, отъ солевареннаго завода въ Славянскѣ и отъ желѣзнорудныхъ пріисковъ. По этому первые Съѣзды съ полнымъ правомъ могли называться Съѣздами *углепромышленниковъ* юга Россіи, и такъ въ дѣйствительности и наименовались II, III и

IV Съѣзды. Первый Съѣздъ назывался Съѣздомъ горнопромышленниковъ.

Въ работахъ Съѣздовъ, конечно, являются чрезвычайно заинтересованными другія отрасли не горной промышленности, являющіяся потребителями минеральнаго топлива—и, дѣйствительно, представители этихъ отраслей промышленности принимаютъ замѣтное участіе на Съѣздахъ. Въ числѣ этихъ потребителей, интересующихся дѣлами Съѣздовъ горнопромышленниковъ юга Россіи, прежде всего слѣдуетъ назвать Русское Общество Пароходства и Торговли, имѣвшее своихъ, представителей начиная съ перваго Съѣзда: затѣмъ, въ число членовъ Съѣздовъ входили представители сахарныхъ, пивоваренныхъ, газоваго заводовъ, чугунно-литейнаго и механическаго завода, отъ фабрики толя и отъ нѣкоторыхъ пароходныхъ обществъ. Участіе этихъ представителей на Съѣздахъ, въ большинствѣ случаевъ, не было активнымъ.

Совершенно иное слѣдуетъ сказать о другой крупной группѣ потребителей минеральнаго топлива —о желѣзныхъ дорогахъ, представители которыхъ на Съѣздахъ горнопромышленниковъ юга Россіи выдѣлены въ нашей таблицѣ въ особую рубрику, въ виду ихъ исключительнаго положенія на рынкѣ и въ виду ихъ особаго значенія на Съѣздахъ горнопромышленниковъ юга Россіи.

Представители желѣзныхъ дорогъ (а также представители вѣдомства Путей Сообщенія) всегда активно выступали на Съѣздахъ и къ ихъ голосу прислушивался весь Съѣздъ. Положеніе этихъ представителей на Съѣздахъ въ то время было чрезвычайно щекотливымъ, въ виду нападокъ на желѣзныя дороги, которыми были переполнены Съѣзды горнопромышленниковъ юга Россіи. Но надо отдать справедливость представителямъ желѣзныхъ дорогъ на первыхъ Съѣздахъ —они великолѣпно знали свое дѣло и умѣли

давать на Съѣздахъ чрезвычайно серьезныя исчерпывающія объясненія[1]).

Изъ числа другихъ представителей не горнопромышленниковъ, о которыхъ говорится въ указанной выше таблицѣ, можно отмѣтить представителей Горнаго вѣдомства, принимавшихъ дѣятельное участіе въ работахъ Съѣздовъ. Нѣкоторые изъ этихъ представителей, напр. Е. Н. Таскинъ, впослѣдствіе ушли изъ среды чиновниковъ горнаго вѣдомства и всецѣло перешли въ ряды общественныхъ дѣятелей южныхъ горнопромышленныхъ Съѣздовъ.

Наконецъ, довольно энергичное участіе на Съѣздахъ принимали представители городовъ и, особенно, земствъ, въ томъ числѣ прежде всего—Харьковскаго Губернскаго Земства, которое имѣло, вмѣстѣ со Съѣздами, одного общаго врага, Курско-Харьково-Азовскую желѣзную дорогу, и предъ лицомъ этого общаго врага представители Харьковскаго Губернскаго Земства были совершенно солидарны съ дѣятелями южныхъ горнопромышленныхъ Съѣздовъ. Впослѣдствіи Съѣзды горнопромышленниковъ юга Россіи сталкивались съ земствомъ, главнымъ образомъ, въ области вопросовъ земскаго обложенія горнопромышленныхъ предпріятій Бахмутскаго и Славяносербскаго уѣздовъ, но въ интересующій насъ періодъ исторіи Донецкаго Бассейна этотъ вопросъ едва только намѣчался.

Послѣ этой общей характеристики *состава* первыхъ горнопромышленныхъ Съѣздовъ перейдемъ къ изложенію

[1]) А. А. Ауэрбахъ въ своихъ „Воспоминаніяхъ" разсказываетъ, какъ представитель Курско-Харьково-Азовской ж. д. на первомъ Съѣздѣ горнопромышленниковъ юга Россіи В. А. Ивановъ съ честью вышелъ изъ того затруднительнаго положенія, въ которое онъ попалъ на первомъ Съѣздѣ. Углепромышленники собрались на этотъ Съѣздъ съ цѣлью нападать на желѣзныя дороги, и прежде всего—на Азовскую, но В. А. Ивановъ предупредилъ ихъ нападки, изложилъ всѣ недостатки Азовской дороги, намѣтилъ мѣры устраненія этихъ недостатковъ и принялъ дѣятельное участіе въ работахъ Съѣздовъ. Въ результатѣ „Съѣздъ устроилъ ему настоящую овацію за его сочувствіе нуждамъ угольной промышленности и за готовность содѣйствовать удовлетворенію этихъ нуждъ".

основныхъ пріемовъ ихъ дѣятельности, *методовъ* ихъ общественной работы.

Наше предыдущее изложеніе должно было достаточно выяснить основной методъ разрѣшенія вопросовъ Съѣздомъ горнопромышленниковъ юга Россіи; это—коллективное выясненіе вопросовъ съ участіемъ всѣхъ заинтересованныхъ лицъ и представленіе соотвѣтствующихъ ходатайствъ въ тѣ учрежденія, которыя были въ то время компетентны разрѣшать вопросы, интересующіе южную горную промышленность.

Надо замѣтить, что по своему составу Съѣзды не представляли собою учрежденій чисто профессіональнаго характера. Въ нихъ имѣли право принимать участіе (и фактически принимали участіе) такія лица, какъ напримѣръ, проф. А. В. Гуровъ, „членъ общества испытателей природы, геологъ", какъ значится въ спискѣ „личнаго состава членовъ третьяго Съѣзда углепромышленниковъ юга Россіи"; представители городовъ, земствъ, желѣзныхъ дорогъ—антагонистовъ южныхъ горнопромышленныхъ Съѣздовъ въ то время и т. п. Все вырисовываетъ передъ нами Съѣзды горнопромышленниковъ юга Россіи, какъ широкую арену, на которой выступаютъ всѣ лица, заинтересованныя въ развитіи горной промышленности на югѣ Россіи.

Статья 35 Устава Горнаго[1]) предоставляетъ Министру право созывать Съѣзды горнопромышленниковъ разныхъ районовъ, въ томъ числѣ и юга Россіи, „когда и гдѣ это окажется удобнымъ", „для обсужденія предметовъ, касающихся нуждъ мѣстной горной промышленности". Внутренній смыслъ и редакція этой статьи явно свидѣтельствуютъ о томъ, что въ данномъ случаѣ вопросъ идетъ о правѣ Министра, а не о правѣ горнопромышленниковъ. Необходимо выяснить „предметы, касающіеся нуждъ мѣстной гор-

[1]) Статья приведена по Горному Уставу изд. 1893 г.

ной промышленности"—и для этого Министръ созываетъ Съѣздъ, причемъ было совершенно правильно и послѣдовательно допустить къ участію въ этомъ Съѣздѣ не только производителей, но и потребителей. Такова была практика первыхъ Съѣздовъ горнопромышленниковъ юга Россіи, таковъ характеръ и внутренняя сущность ст. 35 Устава Горнаго, и въ этомъ же смыслѣ редактировано было первое положеніе о Съѣздахъ горнопромышленниковъ юга Россіи.

Это положеніе не вызывало особыхъ выраженій и сомнѣній до послѣдняго времени, когда, главнымъ образомъ подъ вліяніемъ серьезнаго внутренняго антагонизма среди членовъ Съѣзда—горнопромышленниковъ былъ поднятъ вопросъ о необходимости коренного пересмотра нормъ, регулирующихъ право голоса на Съѣздахъ, а также объ уничтоженіи „митинговаго" характера Съѣздовъ, т. е. о превращеніи ихъ въ профессіональную горнопромышленную организацію.

Этотъ вопросъ, повторяемъ, продуктъ позднѣйшей исторіи Съѣздовъ; въ началѣ ихъ дѣятельности подобныхъ вопросовъ не возникало, и на Съѣздахъ горнопромышленниковъ юга Россіи семидесятыхъ годовъ работали и выступали въ публичныхъ собраніяхъ и въ комиссіяхъ, какъ представители горной промышленности, такъ и представители желѣзныхъ дорогъ, вѣдомствъ, другихъ видовъ промышленности и т. п.

Надо замѣтить, что такой методъ поведенія Съѣздовъ нельзя не признать правильнымъ и совершенно отвѣчающимъ потребностямъ *той эпохи* развитія промышленности. Въ то время промышленность только что начинала свою настоящую исторію и ея дѣятелямъ было чрезвычайно важно распространить въ сознаніи большой публики, всего русскаго общества настоящее, правильное представленіе о донецкой каменноугольной промышленности, ея значеніи, ея насущныхъ нуждахъ и т. п. Разумѣется, все это

легче достигалось при условіи широкаго, открытаго обсужденія всѣхъ вопросовъ, касающихся промышленности, при участіи представителей всѣхъ группъ, всѣхъ слоевъ населенія. Съ этой точки зрѣнія „митинговый“ характеръ Съѣздовъ совершенно отвѣчалъ интересамъ южной горной промышленности того времени.

Вопросы, передаваемые на Съѣздъ министерствомъ или возникавшіе въ самомъ Съѣздѣ, по обычному порядку, обсуждались въ пленарномъ засѣданіи Съѣзда, затѣмъ передавались въ комиссію для разработки и послѣ этого докладъ комиссіи, разсмотрѣвшеи данный вопросъ, снова вносился въ общее собраніе Съѣзда и тамъ вопросъ снова подвергался окончательному обсужденію и рѣшенію.

Такой порядокъ опредѣленно выступаетъ при ознакомленіи съ протоколами и стенографическими отчетами засѣданій первыхъ Съѣздовъ. Участникъ этихъ Съѣздовъ П. Н. Горловъ, въ разговорѣ съ нами высказалъ, что такой порядокъ былъ установленъ сознательно дѣятелями первыхъ Съѣздовъ, и подчеркнулъ при этомъ, что теперь на Съѣздахъ принятъ иной способъ рѣшенія вопросовъ: обыкновенно, вопросъ теперь прямо, непосредственно передается въ комиссію, безъ предварительнаго обсужденія его на Съѣздѣ. Несомнѣнно, эта разница объясняется тѣмъ обстоятельствомъ, что теперь вопросы вносятся на Съѣзды не въ сыромъ видѣ, а по предварительномъ разсмотрѣніи и разработкѣ ихъ въ Совѣтѣ Съѣзда, исполнительномъ органѣ Съѣздовъ, возникшемъ въ 1893 году.

Въ семидесятыхъ годахъ прошлаго вѣка положеніе было инымъ, тогда не было никакого органа, производившаго разработку вопросовъ для Съѣзда, и потому самодѣятельность Съѣздовъ въ тѣ времена была выше, чѣмъ теперь, и участіе членовъ Съѣзда въ коллективной работѣ — на общихъ собраніяхъ и въ комиссіяхъ было болѣе очевиднымъ и дѣйствительнымъ, чѣмъ въ наше время.

Наше предыдущее изложенiе работъ первыхъ Съѣздовъ дало возможность выяснить, какiе вопросы преимущественно интересовали наши южные горнопромышленные Съѣзды. Это—вопросы желѣзнодорожные, вопросы, касающiеся постройки желѣзныхъ дорогъ и улучшенiя желѣзнодорожнаго движенiя. Эти вопросы составляли, главнымъ образомъ, предметъ занятiй первыхъ Съѣздовъ горнопромышленниковъ юга Россiи. Такъ постепенно, подъ давленiемъ требованiй самой жизни опредѣлились тѣ главнѣйшiя, такъ сказать, постоянныя комиссiи, которыя затѣмъ составляютъ принадлежность каждаго Съѣзда: это—комиссiи о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ, объ улучшенiи желѣзнодорожнаго движенiя и о предполагаемой производительности каменноугольныхъ и антрацитовыхъ копей въ будущемъ году.

Въ результатѣ работъ комиссiй и обсужденiя ихъ Съѣздомъ получалось опредѣленное постановленiе, содержащее или сужденiе, мнѣнiе Съѣзда по тому или иному вопросу, или же прямое ходатайство, направленное въ соотвѣтствующее учрежденiе, въ тѣ времена—обыкновенно въ Министерство Путей Сообщенiя. Эти ходатайства представлялись должностными лицами, избираемыми на Съѣздахъ, а именно—*уполномоченными* и *выборными*, причемъ обязанности послѣднихъ, какъ это выяснилось изъ нашего предыдущаго изложенiя, состояли въ непосредственныхъ распорядительныхъ дѣйствiяхъ по распредѣленiю вагоновъ между отправителями, по наблюденiю за правильностью исполненiя очередного списка подачи вагоновъ и т. п.

Вопросы на Съѣздѣ рѣшались простымъ большинствомъ. Съ теченiемъ времени Съѣзды перешли къ иному порядку разрѣшенiя наиболѣе острыхъ вопросовъ. Въ случаѣ, если по отношенiю къ этимъ вопросамъ не получалось единогласнаго рѣшенiя, то вопросъ не баллотировался, а представлялся правительству въ двухъ варiантахъ, съ пре-

доставленіемъ заинтересованнымъ группамъ непосредственно отстаивать свои интересы въ тѣхъ правительственныхъ учрежденіяхъ, гдѣ этотъ вопросъ долженъ былъ получить разрѣшеніе.

Въ жизни первыхъ Съѣздовъ не было такихъ острыхъ случаевъ столкновенія противоположныхъ интересовъ.

Правда, въ предыдущемъ изложеніи мы отмѣчали антагонизмъ интересовъ угле- и антрацитопромышленниковъ, крупныхъ и мелкихъ промышленниковъ, поставщиковъ „привиллегированнымъ“ и „непривиллегированнымъ“ потребителямъ, но во всѣхъ этихъ случаяхъ, при обсужденіи этихъ вопросовъ на Съѣздѣ дѣло не доходило до насилія большинства надъ меньшинствомъ.

Вѣроятно, отчасти это объяснялось молодостью этого учрежденія, недостаточнымъ сознаніемъ того, что механизмомъ Съѣздовъ можно воспользоваться для защиты своихъ групповыхъ, сепаратныхъ интересовъ. Самый характеръ постановленій Съѣздовъ, сила этихъ постановленій остается невыясненной, и на третьемъ Съѣздѣ углепромышленниковъ юга Россіи возникаетъ чрезвычайно интересный съ этой точки зрѣнія вопросъ объ обязательности постановленій Съѣздовъ. А. А. Ауэрбахъ предлагаетъ просить о томъ, чтобы „впредь постановленія Съѣздовъ сдѣлать обязательными для всѣхъ углепромышленниковъ“.

„Въ противномъ случаѣ, продолжаетъ А. А. Ауэрбахъ, мы никогда не достигнемъ ничего, если Съѣзды будутъ только органомъ совѣщательнымъ. Разъ постановленія Съѣзда будутъ обязательны для всѣхъ, въ Съѣздѣ будетъ принимать участіе большее число углепромышленниковъ“ [1]).

Это положеніе и до сихъ поръ осталось неосуществленнымъ и до сихъ поръ Съѣзды имѣютъ значеніе лишь *совѣщательной* организаціи, и цѣлью ихъ учрежденія и

[1]) См. протоколы засѣданій III Съѣзда углепромышленниковъ юга Р

дѣятельности является прежде всего доставленіе правительству необходимыхъ свѣдѣній о горной промышленности.

Вопросъ о характерѣ Съѣздовъ горнопромышленниковъ юга Россіи и обязательности ихъ постановленій пріобрѣлъ особое значеніе въ связи съ особой формой полученія Съѣздами ихъ денежныхъ средствъ. По „Положенію" о Съѣздахъ горнопромышленниковъ юга Россіи средства Съѣздовъ собираются путемъ добровольнаго повагоннаго сбора, взимаемаго при отправкахъ горныхъ грузовъ желѣзнодорожными агентами. Самая форма взиманія этого сбора дѣлаетъ чрезвычайно неудобнымъ и затруднительнымъ протестовать противъ этого сбора, и поэтому фактически сборъ этотъ уплачиваютъ всѣ отправители минеральнаго топлива, независимо отъ ихъ желанія, участія на Съѣздахъ, голосованія бюджета и т. д. Т. о. фактически сборъ становится обязательнымъ, и это придаетъ особый характеръ и самому Съѣзду.

Этого вопроса не существовало на первыхъ Съѣздахъ горнопромышленниковъ юга Россіи, когда средства Съѣзда собирались не путемъ повагоннаго сбора, а путемъ подписки между членами Съѣзда на покрытіе расходовъ по Съѣзду.

Расходы перваго Съѣзда слагались изъ 158 рублей, употребленныхъ на печатаніе протоколовъ Съѣзда, и 97 руб. — на наемъ стенографа и мелочные расходы. На расходы по второму Съѣзду было собрано по подпискѣ 550 руб., изъ нихъ израсходовано 471 руб. 69 коп., въ томъ числѣ 175 руб. стенографу и 142 руб. на типографскіе расходы. Остатокъ былъ назначенъ, по постановленію Съѣзда, на пособіе увѣчнымъ горнорабочимъ и ихъ семьямъ.

Расходы третьяго Съѣзда, въ суммѣ 902 руб., также были покрыты путемъ добровольной подписки, но этотъ Съѣздъ уже пришелъ къ идеѣ повагоннаго сбора, главнымъ образомъ, въ связи съ вновь возникающимъ институтомъ выборныхъ, которые, конечно, какъ постояно дѣйствующій

органъ, требовали, сравнительно, значительной оплаты ихъ труда.

На третьемъ Съѣздѣ углепромышленниковъ юга Россіи, по интересующему насъ вопросу, была избрана комиссія, которая пришла къ слѣдующему заключенію:

„сумма потребная на содержаніе выборныхъ, должна быть равномѣрно распредѣлена на каждый пудъ вывезеннаго угля по $^1/_{15}$ коп. съ пуда, что составитъ при вывозѣ въ 40 мил. пуд. 26.666 руб.“

Такова была, въ общихъ чертахъ, представительная организація углепромышленниковъ Донецкаго Бассейна въ началѣ ея функціонированія. Конечно, и Съѣзды горнопромышленниковъ юга Россіи, и ихъ исполнительные органы въ то время представляли собою довольно элементарную организацію, сравнительно съ той чрезвычайно развѣтвленной и сложной системой представительства и защиты горнопромышленныхъ интересовъ, которую представляютъ Съѣзды южныхъ горнопромышленниковъ въ наше время. Но, на зарѣ своей исторіи, Съѣзды являлись учрежденіемъ, полезнымъ для горной промышленности не въ меньшей степени, чѣмъ въ наше время. Мы видѣли, какъ живо и подробно реагировали Съѣзды на всѣ главнѣйшіе вопросы, волновавшіе южную горную промышленность въ то время. Участіе на Съѣздахъ представителей вѣдомствъ, общественныхъ организацій и представителей другихъ отраслей промышленности ставило работы Съѣздовъ въ живую связь съ широкими общественными и государственными интересами и создавало возможность взаимной освѣдомленности и взаимнаго пониманія, столь необходимыхъ для донецкой каменноугольной промышленности, только что начинавшей свою общественную и промышленную карьеру, и притомъ начинавшей при затруднительныхъ и стѣснительныхъ условіяхъ желѣзнодорожнаго транспорта.

Въ то время въ гораздо большей степени, чѣмъ теперь,

господствовало убѣжденіе, что Россія—страна земледѣльческая и что главный нашъ товаръ—хлѣбъ, интересамъ котораго должны служить всѣ мѣропріятія внутренней экономической политики, направленіе работы желѣзныхъ дорогъ и т. д. Это воззрѣніе является совершенно враждебнымъ тѣмъ тенденціямъ, которыя выдвигаются нашимъ торговопромышленнымъ классомъ, тѣмъ тенденціямъ, которыя возникаютъ и зрѣютъ особенно среди нашихъ представительныхъ торговопромышленныхъ организацій, и старѣйшей изъ этихъ организацій являются Съѣзды горнопромышленниковъ юга Россіи.

Конечно, въ семидесятыхъ годахъ прошлаго вѣка нельзя было ожидать сознательнаго и опредѣленнаго выраженія этихъ тенденцій и этого антогонизма, но и въ то время уже намѣчался этотъ споръ угля съ хлѣбомъ, и въ то время представители каменноугольной промышленности начинали сознавать свое значеніе въ общей экономіи Россіи. И недаромъ на второмъ Съѣздѣ углепромышленниковъ юга Россіи видный горнопромышленный дѣятель того времени, П. Н. Горловъ, гордо и съ сознаніемъ своей силы оттѣняетъ значеніе каменноугольныхъ грузовъ, бросая такой характерный афоризмъ: если самъ уголь не сгніетъ, то отъ несвоевременной доставки его можетъ сгнить очень многое...

Въ предыдущемъ изложеніи мы уже отмѣтили спеціальную организацію по представительству интересовъ антрацитопромышленниковъ Области Войска Донского—ихъ институтъ „*выборныхъ*“. Эта организація, возникшая въ 60-хъ годахъ прошлаго вѣка, имѣетъ такую конструкцію.

При Управляющемъ Горною и соляною частями въ Области Войска Донского былъ учрежденъ Совѣтъ Управленія горною и соляною частями, состоящій изъ Управляющаго и всѣхъ горныхъ инженеровъ. Совѣтъ учреждается „для обсужденія дѣлъ по части технической“ и

обязанъ разсматривать между прочимъ всѣ техническіе вопросы, относящіеся до правильности и безопасности разработокъ антрацита, а также обязанъ составить правила, коимъ должны подчиняться промышленники при разработкѣ минеральныхъ богатствъ въ Области Войска Донского.

При разсмотрѣніи указанныхъ выше вопросовъ и при составленіи этихъ правилъ, въ Совѣтъ Управленія горною и соляною частями „въ тѣхъ случаяхъ, когда дѣла эти имѣютъ непосредственное отношеніе до самихъ частныхъ промышленниковъ, приглашается Управляющимъ горною и соляною частями въ засѣданіи Совѣта одинъ выборный отъ частныхъ промышленниковъ, которому предоставляется право голоса, равное со всѣми другими членами Совѣта“[1]).

Далѣе слѣдуетъ нѣсколько строкъ, нормирующихъ положеніе этого выборнаго:

> „Выборный отъ промышленниковъ избирается на три года и ему никакого содержанія отъ Войска не полагается. Актъ объ избраніи промышленниками выборнаго долженъ быть представленъ Управленію горною и соляною частями, которое при своемъ мнѣніи представляетъ на утвержденіе Войскового Наказного Атамана Войска Донского“.

Мы имѣемъ чрезвычайно скудныя свѣдѣнія объ этой организаціи. Все что мы знаемъ въ этомъ вопросѣ, сводится къ слѣдующимъ отрывочнымъ указаніямъ нашихъ источниковъ.

Въ архивѣ выборнаго донскихъ антрацитопромышленниковъ имѣется дѣло 1864—1867 г.г. за № 10, озаглавленое „Акты собранія донскихъ углепромышленниковъ“. Въ началѣ этого дѣла находится „Инструкція уполномоченному отъ донскихъ углепромышленниковъ, для засѣданія въ Горномъ Совѣтѣ“, помѣченная 15-мъ августа 1864 года, и правила, регулирующія дѣятельность общихъ собраній шахтовладѣльцевъ, выработанныя собраніемъ шахтовладѣльцевъ 12 октября 1864 года.

---

[1]) См. примѣчаніе къ ст. 997 Устава Горнаго, изданія 1893 года.

Изъ этихъ источниковъ вырисовывается такая организація грушевскихъ антрацитопромышленниковъ.

Во главѣ организаціи стоитъ общее собраніе грушевскихъ антрацитопромышленниковъ, или „Общество шахтохозяевъ", какъ они себя называютъ

Собраніе происходитъ подъ предсѣдательствомъ выборнаго или (при его отсутствіи)—кандидата къ выборнымъ. Общее собраніе считается состоявшимся при наличіи не менѣе 30 шахтохозяевъ, и рѣшенія собранія принимаются простымъ большинствомъ голосовъ, причемъ каждый шахтохозяинъ имѣетъ только одинъ голосъ.

„Приговоръ, составленный съ соблюденіемъ вышеизложенныхъ правилъ, долженъ исполняться всѣми безпрекословно и не можетъ быть уничтоженъ послѣдующимъ собраніемъ ранѣе года."

Слѣдуюшей инстанціей является коллегія четырехъ „выборныхъ-кандидатовъ по дѣламъ Общества".

Уполномоченный отъ донскихъ углепромышленниковъ въ Совѣтѣ Управленія Горною и Соляною частями войска Донского[1]), прежде чѣмъ высказаться по тому или иному вопросу въ этомъ Совѣтѣ, долженъ передать этотъ вопросъ въ указанную коллегію четырехъ депутатовъ, которая формально рѣшаетъ этотъ вопросъ большинствомъ голосовъ, причемъ рѣшеніе это записывается въ особую книгу.

Годовой отчетъ выборнаго въ Совѣтъ, представляемый Обществу углепромышленниковъ, „соображается съ книгою четырехъ депутатовъ, и о результатѣ разсмотрѣнія отчета уполномоченнаго составляется особый актъ собраніемъ углепромышленниковъ".

Далѣе, изъ отрывочныхъ указаній въ работахъ первыхъ Съѣздовъ горнопромышленниковъ юга Россіи мы можемъ дополнить нашу характеристику слѣдующими подробностями.

[1]) Здѣсь дѣло идетъ, очевидно, о выборномъ отъ углепромышленниковъ въ Совѣтѣ, хотя Инструкція 1864 года и называетъ его уполномоченнымъ.

Насколько можно судить по словамъ представителя грушевскихъ антрацитопромышленниковъ на III Съѣздѣ, ихъ организація существовала и въ 1853 году; неизвѣстно только, была ли она въ это время санкціонирована закономъ, или имѣла лишь фактическое существованіе. Представители организаціи, выборные отъ углепромышленниковъ, сначала работали безвозмездно, потомъ имъ опредѣлили небольшую сумму въ 500—600 руб. „на путевые расходы", какъ говоритъ ихъ представитель, г. Поповъ, на III Съѣздѣ.

Собраніе грушевскихъ антрацитопромышленниковъ на общія средства содержитъ лазаретъ на 30 человѣкъ, училище на 29 мальчиковъ и дѣвочекъ, а также мосты у рудниковъ.

Расходы на всѣ эти надобности покрываются попуднымъ (а не повагоннымъ) сборомъ въ размѣрѣ $^1/_{20}$ коп. съ пуда отправленнаго антрацита. Способъ взиманія этого сбора—слѣдующій: войсковая пошлина, существовавшая въ Области Войска Донского, отдавалась на откупъ, и откупщику, при заключеніи съ нимъ контракта, вмѣнялось въ обязанность, вмѣстѣ съ пошлиной, взимать и эту $^1/_{20}$ коп. съ пуда и ежемѣсячно передавать выборному отъ углепромышленниковъ полученныя такимъ образомъ суммы. Неизвѣстно, насколько обязательнымъ былъ этотъ сборъ, но постановленія собранія грушевскихъ антрацитопромышленниковъ, по словамъ г. Попова, считались обязательными для всѣхъ при условіи подписанія ихъ 30-ю углепромышленниками.

Все, сказанное нами объ организаціи грушевскихъ антрацитопромышленниковъ, заставляетъ предполагать, что здѣсь мы имѣемъ передъ собою опредѣлившуюся организацію, съ выяснившимися задачами и кругомъ дѣятельности довольно разнообразной. И однако, организація грушевскихъ антрацитопромышленниковъ остановилась въ своемъ развитіи и не вышла изъ стадіи организацій чисто мѣстнаго

значенія, въ то время, какъ Съѣзды углепромышленниковъ юга Россіи, значительно позднѣе возникшіе и въ началѣ менѣе опредѣленные по характеру своей дѣятельности, успѣшно развивались и превратились въ могущественную организацію, дѣятельность которой является примѣромъ для другихъ представительныхъ торговопромышленныхъ учрежденій.

Трудно высказаться совершенно опредѣленно о причинахъ этой разной судьбы той и другой организаціи, но все же нельзя не отмѣтить нѣкоторыхъ изъ этихъ причинъ, которыя, такъ сказать, сами бросаются въ глаза. Это— прежде всего коренная разница въ промышленномъ значеніи каменнаго угля и антрацита въ то время, выражавшаяся въ благопріятномъ положеніи каменнаго угля на потребительскомъ рынкѣ. Во главѣ промышленнаго развитія Донецкаго Бассейна шелъ каменный уголь, а не антрацитъ, и потому Съѣзды, созданные дѣятелями донецкой промышленности и способствовавшіе ея развитію, расли и крѣпли вмѣстѣ съ ростомъ каменноугольной промышленности.

Но кромѣ этой общей основной причины необходимо отмѣтить разницу въ самомъ характерѣ, въ духѣ той и другой организаціи. Общество донскихъ углепромышленниковъ и его органы совершенно исключали участіе всякаго не профессіональнаго, не горнопромышленнаго элемента. Это была узкая и мѣстная организація чисто-профессіональныхъ интересовъ, и нельзя себѣ представить, чтобы на общемъ собраніи донецкихъ шахтохозяевъ заговорилъ представитель ученаго общества, городского управленія, желѣзной дороги. „Митинговый“ характеръ былъ совершенно чуждъ этой организаціи и, стоя на совершенно „дѣловой“ почвѣ, грушевскіе антрацитопромышленники въ своей организаціи обсуждали свои дѣла и выступали передъ внѣшнимъ міромъ—войсковымъ начальствомъ, горнымъ надзо-

ромъ, желѣзными дорогами, какъ сплоченное цѣлое, отстаивающее свои сепаратные интересы.

Другую картину, какъ мы видѣли, представляли Съѣзды горнопромышленниковъ юга Россіи, куда могъ прійти всякій желающій и могъ говорить о своихъ нуждахъ, гдѣ собравшіеся прислушивались и къ голосу горнопромышленнаго дѣятеля, и къ рѣчамъ представителя земства или управляющаго желѣзной дороги, гдѣ вопросы нерѣдко ставились на широкую общественную почву и гдѣ изъ рѣчей и докладовъ участниковъ вырисовывались такія перспективы, которыя имѣли глубокое общественное и государственное значеніе.

ПРОЧІЕ ВИДЫ

ГОРНОЙ и ГОРНОЗАВОДСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

ЮГА РОССІИ.

Желѣзорудная и желѣзная промышленность.

Луганскій литейный заводъ[1]).

Какъ было указано въ первой главѣ. Луганскій Литейный заводъ возникъ на основаніи указа 14 ноября 1795 г. На устроеніе и приведеніе въ дѣйствіе этого завода указъ 1795 года ассигновалъ 650.000 руб.

Послѣ смерти Екатерины II устройство завода пріостановилось, но не надолго, потому что правительство находилось всетаки во власти тѣхъ политическихъ и государственныхъ соображеній, которыя имѣлись въ виду при учрежденіи завода. Дѣло въ томъ, что идея Луганскаго завода возникла по поводу войны съ Турціей, вслѣдствіе необходимости снабженія Черноморскаго флота орудіями и снарядами, равно и для строившихся въ то время южныхъ крѣпостей, которымъ нужны были орудія и снаряды. Какъ ни былъ преемникъ Екатерины II настроенъ противъ ея политики, но ему всетаки пришлось продолжать это дѣло, и смерть Екатерины II отразилась на судьбѣ Луганскаго завода лишь въ формѣ урѣзки ассигновки на его содержаніе.

Предсѣдатель Бергъ-Коллегіи, тайный Совѣтникъ Соймоновъ, по предварительномъ разсмотрѣніи совмѣстно съ Гаскойномъ смѣты Луганскаго завода, нашелъ возможнымъ уменьшить эту смѣту на 97.000 руб. ассигнаціями и всеподданѣйше испрашивалъ дозволеніе на окончательное

---

[1]) Приведенныя въ этой главѣ свѣдѣнія о Луганскомъ заводѣ являются продолженіемъ и дополненіемъ тѣхъ свѣдѣній, которыя были представлены нами въ первой главѣ настоящей работы, гл. обр. на основаніи матеріаловъ и документовъ Бергъ-Коллегіи, сообщенныхъ А. П. Кеппеномъ и хранящихся въ копіяхъ въ Совѣтѣ Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи.

устройство Луганскаго завода, на что и воспослѣдовало Высочайшее утвержденіе въ 1797 году[1]).

Однако, указанная сумма въ дѣйствительности была уменьшена до 541.000 руб., какъ указано въ рапортѣ оберъ бергъ гауптмана Нилуса, начальника завода, въ Бергъ-Коллегію 13 октября 1806 года[2]).

Въ дѣйствительности на оборудованіе завода, включая 1805 годъ было употреблено 839.176 руб. 22 коп., какъ это мы узнаемъ изъ того же рапорта. Этотъ излишекъ на оборудованіе завода былъ полученъ изъ суммъ, ассигнованныхъ на его содержаніе, и такой перерасходъ на оборудованіе за счетъ оборотныхъ средствъ, конечно, отразился неблагопріятно на текущей дѣятельности завода, на выполненіи имъ заказовъ, о чемъ говоритъ Нилусъ въ своемъ рапортѣ.

Какъ уже было упомянуто ниже, Луганскій заводъ былъ построенъ неудачно и это отразилось неблагопріятно на его дѣятельности.

> „Луганскій заводъ... лежитъ внѣ каменноугольной полосы Донецкаго кряжа, на мѣловой почвѣ, такъ что при выборѣ мѣстности Гаскойнъ, очевидно, обратилъ вниманіе только на изобиліе воды въ рѣчкѣ Луганкѣ, не соображаясь съ мѣсторожденіями тогда извѣстныхъ каменныхъ углей и желѣзныхъ рудъ. Вмѣсто того, чтобы построить заводъ вблизи послѣднихъ, онъ поставилъ его далеко отъ нихъ, въ углу большого треугольника, другіе углы котораго упираются въ пласты каменнаго угля и желѣзныхъ рудъ". (Гельмерсенъ „Донецкій каменноугольный кряжъ и его будущность въ промышленномъ отношеніи". Горный Журналъ, 1865 г. ч. I).

Въ началѣ своей дѣятельности Луганскій заводъ проплавлялъ мѣстныя Городищенскія руды, но эти опыты очень быстро окончились неудачей.

[1]) См. „Горный Журналъ" 1855 г., кн. X, ст. Носова „Историческій очеркъ Луганскаго литейнаго завода".

[2]) Рапортъ находится въ матеріалахъ А. П. Кеппена, сообщенныхъ Совѣту Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи, изъ дѣлъ Бергъ-Коллегіи.

Обыкновенно, эта неудача приписывается плохому качеству мѣстныхъ рудъ. Объ этомъ говоритъ Носовъ въ своей вышецитированной статьѣ. На этой же точкѣ зрѣнія стоитъ А. Ф. Мевіусъ въ своей статьѣ о развитіи горнаго промысла на юга Россіи[1]). Иную позицію въ этомъ вопросѣ занимаетъ Е. Ковалевскій, авторъ цитированной нами выше статьи въ „Горномъ Журналѣ" (1829 г. кн. I). Онъ говоритъ:

„Общее содержаніе городищенскихъ рудъ, по лабораторнымъ пробамъ, было до 35%; при опытной же плавкѣ посредствомъ кокса получалось изъ 100 пудовъ до 30 пуд. чугуна. Онъ выходилъ большею частію мало добротенъ. Но причины сего должно искать не въ свойствахъ руды и каменнаго угля. Опыты производились прерывисто, безъ соблюденія систематическаго порядка и безъ предварительныхъ химическихъ испытаній, Сверхъ сего, обработка желѣзныхъ рудъ каменнымъ углемъ составляетъ процессъ сложный и довольно трудный. Для вѣрнаго успѣха въ немъ, кромѣ общихъ металлургическихъ познаній, потребны особые практическіе пріемы".

Въ сущности говоря, это мнѣніе повторяетъ Ле-Пле въ цитир. соч. (стр. 380—381). Говоря о неудачныхъ опытахъ выплавки чугуна изъ мѣстныхъ рудъ на Луганскомъ заводѣ, онъ объясняетъ эти неудачи „причинами случайными" и говоритъ, что и въ западной Европѣ выплавка чугуна на минеральномъ топливѣ представляетъ большія трудности и водворилась тамъ послѣ „многоразличныхъ неудачъ".

Начальникъ Луганскаго завода, горный инженеръ Фелькнеръ неудачи опытной плавки мѣстныхъ рудъ на Луганскомъ заводѣ приписываетъ тремъ обстоятельствомъ: 1) ненадежному качеству угля; 2) недостаточнымъ механическимъ пособіямъ на Луганскомъ заводѣ и 3) неудачному выбору мѣста для обработки рудъ. (См. пятое приложеніе

---

[1]) „Рудъ благонадежныхъ отыскано еще не было". См „Южно-Русскій Горный Листокъ", номеръ отъ 1 іюля 1880 года, статья А. Ф. Мевіуса „Обзоръ постепеннаго развитія горнаго промысла на югѣ Россіи".

переводчика къ труду Ле-Пле „Изслѣдованіе каменноугольнаго Донецкаго Бассейна“).

Какъ бы то ни было, опыты выплавки чугуна на Луганскомъ заводѣ изъ городищенскихъ рудъ потерпѣли неудачу.

Въ матеріалахъ А. П. Кеппена, сообщенныхъ имъ Совѣту Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи, мы находимъ, что по резолюціи Бергъ-Коллегіи, послѣдовавшей 2 октября 1806 года, предписано было Правленію Луганскаго завода объяснить, „по какой причинѣ при рудникахъ сего завода, какъ въ прежнихъ годахъ, такъ и въ 1806 году добыто рудъ малое количество и почему не происходитъ проплавка оныхъ“.

Правленіе Луганскаго завода, рапортомъ отъ 10 января 1807 года, въ отвѣтъ на это донесло, что добыча рудъ съ 1802 года прервана по приказанію покойнаго директора завода по причинѣ, что оныхъ на первый случай уже добыто было достаточно; проплавка же оныхъ для узнанія качества ихъ была производима въ 1800, 1801, 1802, 1803, 1804 и 1806 годахъ, но за неимѣніемъ при заводѣ достаточнаго количества угля дѣйствіе доменной печи съ 4 декабря 1806 года остановлено, да и вообще, пока не будетъ открыто судоходство по рѣкѣ Донцу отъ угольной ломки до завода, до тѣхъ поръ убыточно проплавлять руду на каменномъ углѣ, ибо сухопутная перевозка угля слишкомъ дорога, да и часто зимнимъ временемъ пути совсѣмъ не бываетъ.

Это—одна версія объясненія причинъ неудачи дѣйствія Луганскаго завода, версія, очевидно, въ духѣ перваго дѣятеля завода К. Гаскойна, который имѣлъ тенденцію, какъ это видно изъ оставленныхъ имъ бумагъ, при объясненіи неудачъ южнаго горнаго дѣла особенно подчеркивать значеніе воднаго транспорта и необходимость приведенія Сѣвернаго Донца въ судоходное состояніе.

Но намъ извѣстна и другая версія объясненія этихъ неудачъ проплавки чугуна на Луганскомъ заводѣ изъ мѣстныхъ рудъ, впрочемъ, не отрицающая значенія первой версіи, но дополняющая ее. Это—указаніе на плохое качество рудъ, которое мы находимъ въ рапортѣ Нилуса. Какъ говоритъ Носовъ въ своей вышецитированной статьѣ, „послѣ многократныхъ и безуспѣшныхъ опытовъ принуждены были плавку оставить и приступить къ отливкѣ орудій и снарядовъ изъ чугуна, доставляемаго въ заводъ съ южныхъ крѣпостей и отъ Черноморскаго флота, въ негодныхъ орудіяхъ и снарядахъ".

Въ виду недостатка чугуна Нилусъ просилъ у Бергъ-Коллегіи[1]) позволенія покупать чугунъ Сибирскихъ заводовъ.

Вслѣдствіе этого представленія былъ командированъ оберъ-бергъгауптмана 5 класса Ильманъ для окончательной развѣдки желѣзныхъ рудъ.

Ильманъ, по пріѣздѣ своемъ, снова началъ оставленные и неоднократно повторяемые опыты выплавки чугуна изъ мѣстныхъ рудъ, но въ результатѣ была констатирована невозможность получить изъ этихъ рудъ хорошій чугунъ, почему Министръ Финансовъ, согласно донесенію Ильмана, предложилъ отпускать для Луганскаго завода потребное количество чугуна съ Сибирскихъ заводовъ. „Съ того времени, заканчиваетъ Носовъ, Луганскій заводъ пользуется Сибирскимъ чугуномъ, употребляя на покупку и доставку онаго деньги изъ суммы, ассигнуемой ежегодно на содержаніе завода".

При упомянутомъ выше рапортѣ Правленія Луганскаго завода отъ 10 января 1807 г. приложена вѣдомость о про-

---

[1]) Носовъ въ своей статьѣ, откуда приведено это сообщеніе, говоритъ о Горномъ Департаментѣ, но это ошибочно: представленіе Нилуса состоялось 1806 году, а Горный Департаментъ образованъ лишь въ 1807 году. См. „Краткій историческій очеркъ административныхъ учрежденій горнаго вѣдомства въ Россіи". С.П.Б. 1900 г., стр. 58.

плавкѣ рудъ на Луганскомъ заводѣ со времени его открытія по 1 сентября 1802 года, когда была прервана проплавка рудъ.

Эта вѣдомость содержитъ нижеслѣдующія данныя:

Таблица № 25

По 1 сентября 1802 года добыча желѣзныхъ рудъ для Луганскаго литейнаго завода.

Рудники села Городище	192.784	пуд.
„ „ Верхней Павловки	4.476	„
„ хутора помѣщ. Платова	5.180	„
„ села Бѣлаго пом. Штерича	6.535	„
	208.975	„
На заводъ привезено	142.201	„
При рудникахъ осталось	66.774	„

Изъ привезеннаго на заводъ, на пробныя проплавки издержано до 10.000 пуд.

Упомянутыя въ этой таблицѣ мѣсторожденія рудъ—древняго происхожденія. Первое ихъ описаніе сдѣлано Е. Ковалевскимъ въ вышеприведенной статьѣ въ „Горномъ Журналѣ". Такъ, Городищенское мѣсторожденіе (въ Славяносербскомъ уѣздѣ, въ 60 верстахъ отъ Луганскаго завода), по предположенію Ковалевскаго, началось разработкой еще въ эпоху генуэзскихъ поселеній на берегу Азовскаго моря. Мѣсторожденіе Петра Штерича, повидимому, было извѣстно еще въ 1790—1791 г. и упоминается въ бумагахъ, полученныхъ Гаскойномъ отъ графа Зубова, при отправленіи Гаскойна на югъ Россіи.

Опыты проплавки желѣзныхъ рудъ на Луганскомъ заводѣ возобновились въ 30-хъ годахъ прошлаго вѣка.

Въ 1830 г. управляющій Департаментомъ Горныхъ и Соляныхъ Дѣлъ, генералъ-лейтенантъ Карнѣевъ, осматривая Луганскій Округъ, нашелъ, что желѣзныя руды, открытыя при селѣ Нагольномъ, обезпечиваютъ дѣйствіе одной доменной печи на Луганскомъ заводѣ. Въ результатѣ

этого въ 1832 году по Высочайшему повелѣнію вызванъ былъ въ Луганскій заводъ изъ Верхней Силезіи горный чиновникъ Модейскій, и произведенные имъ опыты выплавки чугуна на Луганскомъ заводѣ изъ мѣстной руды оживили надежды на возрожденіе чугунно-плавильнаго производства на Луганскомъ заводѣ.

Однако, эти опыты не привели къ желательнымъ результатамъ. Носовъ, изъ статьи котораго мы заимствуемъ эти свѣдѣнія, говоритъ по этому поводу слѣдующее:

„Съ 1834 по 1844 годъ разновременно производимы были развѣдки и разработки желѣзныхъ рудъ, перевезенныхъ на Луганскій заводъ. Въ то же время опыты проплавки желѣзныхъ рудъ продолжались съ большимъ или меньшимъ успѣхомъ до 1844 года, но вслѣдствіе частыхъ поврежденій доменной печи, были не постоянны и производились періодически, а именно: опытная проплавка рудъ, начавшаяся въ 1834 г., вскорѣ была пріостановлена. Въ 1840 году, хотя и приступили, согласно распоряженію Главноуправляющаго Корпусомъ Горныхъ Инженеровъ, къ проплавкѣ желѣзныхъ рудъ, но и эти опыты были непродолжительны, они окончились въ томъ же году. По предписанію Начальника Штаба Корпуса Горныхъ Инженеровъ Чевкина отъ 2 августа 1843 г. опыты проплавки желѣзныхъ рудъ еще возобновились, но ненадолго и въ томъ же году были остановлены“.

Луганскій заводъ попрежнему получалъ чугунъ и желѣзо съ Урала за 2000 верстъ и притомъ получалъ одинъ разъ въ годъ, съ весеннимъ воднымъ караваномъ.

Повидимому, отдѣльные опыты проплавки чугуна имѣли мѣсто на Луганскомъ заводѣ въ 60-хъ и 70-хъ годахъ прошлаго вѣка. Къ этому заключенію можно прійти на основаніи таблицы о производительности чугуна, приложенной къ статьѣ А. П. Кеппена о горной промышленности въ „Историко-статистическомъ обзорѣ промышленности Россіи“. Въ этой таблицѣ показана производительность чугуна на Луганскомъ горномъ заводѣ: въ 1862 году— 8.000 пудовъ, въ 1863 году — 3.395 пудовъ, въ 1865 году —

4.318 пудовъ, въ 1870 году—12.043 пуда, въ 1871 году—30.972 пуда и въ 1872 году - 15.057 пудовъ. Совершенно очевидно, что эта проплавка чугуна не имѣла никакого промышленнаго значенія. Не имѣла она и опытнаго значенія, п. ч. металлургическое производство на югѣ Россіи возникло не вслѣдствіе этихъ опытовъ выплавки чугуна изъ мѣстныхъ рудъ на Луганскомъ заводѣ.

Изложенное показываетъ, что Луганскій литейный заводъ—абсолютно неудавшійся горный заводъ, не съумѣвшій организовать проплавки чугуна, работавшій на чужомъ, уральскомъ чугунѣ—и по всѣмъ этимъ причинамъ не могущій интересовать насъ въ настоящей работѣ, посвященной южной *горной* промышленности.

Конечно, мы не думаемъ отрицать заслугъ и значенія этого завода, имѣвшаго свою интересную исторію. Въ Крымскую кампанію Луганскій заводъ, изготовляемыми имъ артиллерійскими снарядами, сослужилъ большую службу дѣлу обороны Севастополя.

Введеніе пудлингованія на Луганскомъ заводѣ въ 1863 году создало кадры опытныхъ рабочихъ для возникшихъ впослѣдствіи на югѣ Россіи заводовъ Юза и Пастухова. Луганскій заводъ былъ центромъ, гдѣ созрѣвали и откуда исходили проекты развѣдыванія горныхъ богатствъ Донецкаго края и способа эксплоатаціи этихъ богатствъ. Къ этому заводу пріурочивались интересные и характерные проекты, имѣющіе цѣлью развитіе отечественнаго машиностроенія и производства издѣлій „для народной промышленности", какъ напр. косъ[1]). Но все же это не доменный заводъ, онъ не можетъ быть отнесенъ къ категоріи предпріятій горнозаводской промышленности, его роль сводилась къ передѣлкѣ чужого чугуна и потому онъ находится внѣ сферы нашего разсмотрѣнія.

---

[1]) См. по этому вопросу чрезвычайно интересное Высочайше утвержденное Положеніе Комитета Министровъ 28 апрѣля 1828 года „О средствахъ приведенія Луганскаго завода въ лучшее состояніе" и т. д.

Какъ промышленное предпріятіе, заводъ потерялъ свое значеніе и, въ виду его убыточности, въ 1876 г. были назначены торги на отчужденіе Луганскаго завода въ частное владѣніе, но на торги желающихъ его купить не явилось. Русско-турецкая война нѣсколько оживила дѣятельность завода и отодвинула вопросъ о его ликвидаціи[1]), но въ концѣ 80-хъ годовъ, на основаніи Высочайшаго повелѣнія 20 іюня 1887 г., послѣдовало упраздненіе дѣйствія завода.

Однако, значеніе завода, какъ обще-культурнаго центра, не упразднилось, и внѣшнимъ выраженіемъ этого явилось Высочайше утвержденное 3 сентября 1883 г. Положеніе Комитета Министровъ о возведеніи его на степень уѣзднаго города, подъ именемъ Луганска.

Теперь обратимся къ вопросу о томъ, какія измѣненія произвела *крестьянская реформа* въ положеніи рабочихъ на Луганскомъ заводѣ и связанныхъ съ нимъ каменноугольныхъ разработкахъ.

Въ этомъ вопросѣ рѣшающее значеніе имѣетъ Высочайше утвержденное 8 марта 1861 года „Положеніе о горнозаводскомъ населеніи казенныхъ горныхъ заводовъ вѣдомства Министерства Финансовъ“[2]), на основаніи котораго рабочіе Луганскаго завода были освобождены отъ обязательной заводской работы и получили поземельное устройство, вмѣстѣ съ рабочими другихъ казенныхъ горныхъ заводовъ. Первый пунктъ первой главы этого закона устанавливаетъ, что всѣ рабочіе

> „увольняются не позже двухъ лѣтъ со дня обнародованія сего Положенія навсегда и съ потомствомъ отъ обязательной службы заводамъ. Всѣмъ увольняемымъ предоставляются права и присвояются обязанности свободныхъ сельскихъ обывателей, вмѣстѣ съ правами личными и по имуществу, на основаніи общихъ законовъ“.

---

[1]) См. „Историческое Обозрѣніе пятидесятилѣтней дѣятельности Министерства Государственныхъ Имуществъ“. Часть V. С.П.Б. 1888 г., стр. 122.

[2]) См. Полное Собраніе законовъ, № 36.719. См. объ этомъ законѣ и его исторіи П. И. Лященко „Очерки аграрной эволюціи Россіи“. Т. 2. С.П.Б. 1913г., стр. 440 и слѣд.

Это постановленіе касается какъ „мастеровыхъ“, квалифицированныхъ рабочихъ, „кои исполняютъ всѣ техническія, заводскія или рудничныя работы, требующія извѣстнаго знанія или навыка“, такъ и „рабочихъ“ или „сельскихъ работниковъ“, „кои занимаются по заводу разными не-техническими, или вспомогательными работами“.

Освобожденные отъ обязательныхъ работъ Луганскіе горнорабочіе могли поступать впредь на заводскія работы по найму, на срокъ не болѣе 3 лѣтъ, на основаніи „правилъ и коренныхъ условій“, которыя горное начальство предварительно вырабатываетъ „для каждаго отдѣльно дѣйствующаго завода или значительнаго рудника“. Эти правила должны заключать слѣдующее:

> а) разряды служителей, мастеровыхъ и рабочихъ; б) условія найма; в) правила, на которыхъ допускаются къ работамъ женщины и дѣти; г) отношенія мастеровыхъ и рабочихъ къ надзирателямъ и мастерамъ; д) время и продолженіе работъ, причемъ слѣдуетъ опредѣлить число рабочихъ дней въ году и рабочихъ часовъ въ день, смотря по роду и свойству каждой работы, или наименьшее количество урочной работы, гдѣ таковая установлена; е) порядокъ подчиненности мастеровыхъ и рабочихъ въ заводѣ; ж) порядокъ, коему слѣдовать въ расчетахъ съ мастеровыми и рабочими; з) порядокъ разбирательства споровъ и недоразумѣній между заводскими людьми и заводоуправленіемъ; и) взысканія и штрафы, полагаемые на сихъ людей; і) случаи, по которымъ заключенныя съ служителями, мастеровыми и рабочими условія уничтожаются, и к) прочія взаимныя отношенія между работающими и заводоуправленіемъ.

Это—интересная „заводская конституція“, предвосхи-

щающая въ нѣкоторыхъ своихъ частяхъ послѣдующее фабричное законодательство.

Мы не будемъ подробно останавливаться на реформѣ 8 марта 1861 года, потому что ко времени освобожденія крестьянъ казенный горный промыселъ игралъ совершенно ничтожную роль на югѣ Россіи.

Мы уже говорили выше о судьбѣ Луганскаго казеннаго горнаго завода и его значеніи въ развитіи горной промышленности юга Россіи. Казенныя разработки каменнаго угля также не имѣли въ то время сколько-нибудь серьезнаго значенія. По даннымъ А. П. Кеппена, добыча угля и антрацита въ Донецкомъ Бассейнѣ составила: въ 1860 году—6 мил. пуд. и въ 1861 году—10,2 мил. пуд. Въ то же время, по даннымъ „Памятной книжки для русскихъ горныхъ людей“ (годъ второй, С.П.Б. 1863 г., стр. 134) на казенномъ Лисичанскомъ рудникѣ добывалось всего 12 тыс. пуд. каменнаго угля. Къ концу семидесятыхъ годовъ, когда добыча минеральнаго топлива въ Донецкомъ Бассейнѣ приблизилась къ 70 мил. пудовъ, добыча Лисичанской казенной копи составила всего 63.000 пудовъ.

Благодаря земскому сборнику по Славяносербскому уѣзду, мы можемъ пролить нѣкоторый свѣтъ на весьма интересный вопросъ о томъ, каковы были конкретныя формы осуществленія закона 8 марта 1861 года на Луганскомъ заводѣ[1]).

На основаніи „Положенія“ 8 марта 1861 года уволенные отъ обязательной службы рабочіе Луганскаго завода получили т. н. „увольнительныя свидѣтельства“ отъ горнаго начальства. Такихъ свидѣтельствъ было выслано главной конторой Луганскаго завода черезъ волостное правленіе—840 штукъ, изъ чего можно заключить, что въ то

[1]) См. „Сборникъ статистическихъ свѣдѣній по Екатеринославской губерніи“. Выпускъ третій. Славяносербскій уѣздъ. Стр. 25.

время въ Луганской волости, въ с.с. Луганскъ и Каменный Бродъ было 840 семействъ рабочихъ Луганскаго завода.

Изъ дальнѣйшей исторіи луганскихъ рабочихъ на основаніи приговоровъ луганскаго сельскаго схода мы узнаемъ, что луганцы терпѣли невзгоды отъ земельнаго утѣсненія и отъ сокращенія заводскихъ работъ. Они жалуются, что горное начальство, по обнародованіи „Положенія“ 8 марта 1861 года, отобрало у нихъ занимаемую ими удобную землю и надѣлило ихъ землею „на мѣстахъ каменистыхъ и безплодныхъ и какъ заводъ не имѣетъ возможности всѣхъ насъ (луганскихъ рабочихъ) занимать работами, то черезъ такой надѣлъ могутъ достигнуть многіе до такой несостоятельности, что не будутъ имѣть возможности платить казенныя и общественныя повинности; удобныя же земли, прежде нами занимаемыя, въ большомъ размѣрѣ отданы для спекуляціи заводскимъ чиновникамъ“.

Послѣдній пунктъ этого приговора (11 августа 1863 года) говоритъ слѣдующее:

> „Предки наши, переведенные съ Липецкаго завода и другихъ заводовъ съ правомъ владѣнія на Липецкую землю, имѣли на оную узаконенные планы, которые горное начальство отобрало отъ насъ и лишило многихъ пользоваться Липецкою землею. *Постановлено:* имѣя ввиду, что Горное Начальство будетъ продолжать свое дѣйствіе еще нѣсколько лѣтъ, то лишитъ многихъ возможности имѣть дневное пропитаніе и поставитъ предъ правительствомъ неплательщиками казенныхъ и общественныхъ повинностей; хотя же мы имѣемъ единственнаго защитника—мѣстнаго мирового посредника, но одно лицо противъ всѣхъ заводскихъ чиновниковъ не въ силахъ защитить насъ, а потому прибѣгнуть подъ защиту и покровительство высшаго правительства“.

Изъ этихъ же документовъ мы узнаемъ, что въ концѣ 60-хъ годовъ въ заводскихъ работникахъ состояло *237* семей съ 361 душой ревизскихъ, а безъ работы осталось *710* семей съ 1207 душами.

Постоянныя прошенія и ходатайства луганцевъ сдѣлали свое дѣло, и они были дополнительно надѣлены землей (земскій сборникъ по Славяносербскому уѣзду, стр. 25).

Керченскій заводъ: опыты плавки керченскихъ рудъ на антрацитѣ[1]).

Въ 1830 году горные инженеры Гурьевъ и Воскобойниковъ производя геогностическія изслѣдованія Таманскаго полуострова, открыли мѣсторожденія желѣзныхъ рудъ. Болѣе богатыя залежи желѣзныхъ рудъ близь Керчи были открыты Гурьевымъ въ 1837 году. Осенью того же года эти мѣсторожденія были обслѣдованы геологомъ Ле-Пле, который описалъ ихъ въ своемъ „Изслѣдованіи каменноугольнаго Донецкаго Бассейна".

Считая г. Керчь средоточіемъ торговли юго-восточной Россіи, Гурьевъ обратился къ графу Воронцову съ запиской, въ которой доказываетъ необходимость устройства чугунноплавильнаго и желѣзодѣлательнаго завода близь Керчи[2]), т. к. тамъ находятся лучшія желѣзныя руды, удобенъ подвозъ донецкаго угля и вывозъ издѣлій завода для Черноморскаго флота, городовъ и крѣпостей Чернаго и Азовскаго морей.

Графъ Воронцовъ, на основаніи этого донесенія полковника Гурьева и имѣя въ виду Высочайше утвержденное 1831 году Положеніе Комитета Министровъ—имѣть особое попеченіе о распространеніи частныхъ горныхъ промысловъ въ южной Россіи и о введеніи во всеобщее употребленіе

---

[1]) См. „Матеріалы для исторіи горнаго дѣла на югѣ Россіи". А. П. Кеппена Харьковъ, 1899 г.

[2]) Въ болѣе поздней, уже цитированной нами запискѣ 1856 года Гурьевъ нѣсколько варьируетъ свой проектъ. Онъ предполагаетъ устроитъ выплавку чугуна въ Керчи, а передѣлъ чугуна въ желѣзо и въ рельсы у Маріуполя на Кальміусѣ вблизи каменноугольныхъ мѣсторожденій, черезъ подвозъ туда Керченскаго чугуна. Кромѣ того онъ считаетъ необходимымъ: постройку желѣзной дороги отъ каменноугольныхъ мѣсторожденій къ Маріупольскому заводу, организацію буксирнаго пароходства и постройку желѣзной дороги отъ Грушевскихъ мѣсторожденій къ Дону.

каменнаго угля, съ освобожденіемъ желающихъ учредить тамъ заводы, сверхъ прочихъ льготъ и выгодъ, отъ платежа податей за выплавленный чугунъ на двадцать лѣтъ— обратился въ 1845 году къ Министру Финансовъ съ просьбою о разсмотрѣніи въ Ученомъ Комитетѣ Корпуса Горныхъ Инженеровъ предложенія нѣкоего Шепелева о желаніи учредить въ Керчи чугуноплавильный и потомъ желѣзодѣлательный заводъ.

Предложеніе это встрѣтило цѣлый рядъ возраженій со стороны полковника Бекмана, тогдашняго начальника Луганскаго завода, и въ результатѣ всего этого состоялась командировка, въ 1845 году Гурьева и Иваницкаго для собранія точныхъ и подробныхъ свѣдѣній о мѣстныхъ обстоятельствахъ того края, гдѣ предполагалось устроить заводъ, а въ слѣдующемъ 1846 году тѣ же Гурьевъ и Иваницкій, по предписанію Горнаго Ученаго Комитета произвели детальное изслѣдованіе мѣстныхъ рудъ, причемъ обнаружилось, „что толщина руднаго пласта не менѣе 8 и 9 аршинъ, такъ что каждая десятина содержитъ въ себѣ до семи милліоновъ пудовъ рудъ, которыя по испытаніи въ лабораторіи Департамента, оказались съ содержаніемъ 40 и болѣе процентовъ; всего же руды въ 2.000 десятинъ, предпологаемыхъ къ отводу подъ рудникъ, заключается до 1.400 милліоновъ пудовъ и, слѣдовательно, заводъ обезпечивается рудою на вѣчныя времена“.

Испытанія керченской руды, съ точки зрѣнія возможности выплавки изъ нея чугуна на грушевскомъ антрацитѣ, были организованы на Луганскомъ заводѣ. Но одновременно съ этимъ Гурьевъ по собственной иниціативѣ занялся проплавкой небольшого количества керченской руды въ вагранкѣ въ 6 фут. вышиною, имѣвшейся въ тамошнемъ механическомъ заведеніи.

Опытъ этотъ оказался удаченъ, и Гурьевъ въ виду этого поднялъ вопросъ о перенесеніи пробной проплавки керчен-

скихъ рудъ на антрацитѣ—изъ Луганскаго завода, гдѣ эти опыты обходились дорого, въ Керчь.

Ученый Комитетъ согласился съ этой точкой зрѣнія, и въ мартѣ 1847 г. было рѣшено строить доменный заводъ въ Керчи.

Постройка шла, повидимому, не совсѣмъ удачно, какъ это видно изъ донесенія горнаго начальника Луганскаго завода Фелькнера въ 1848 г. и изъ понужденій Ученаго Комитета въ 1849 г. о скорѣйшемъ завершеніи строительныхъ работъ.

Наконецъ, 25 мая 1850 года началась плавка чугуна, но очень неудачно. Какъ говоритъ А. П. Кеппенъ, 25 мая 1850 года былъ засыпанъ въ печь грушевскій антрацитъ, а къ вечеру 29 іюня выяснилось, что „не получилось не только чугуна, но даже шлаковъ; сдѣланные затѣмъ, по исправленіи машинъ и воздуходувныхъ цилиндровъ и по передѣлкѣ горна печи, два, одинъ за другимъ, опыты въ теченіе лѣта того же года были также неудачны; при первомъ изъ нихъ, продолжавшемся трое сутокъ, полученъ былъ только шлакъ, а при второмъ, въ теченіе четырехъ сутокъ, получено было 35 пудовъ бѣлаго чугуна, сопровождавшагося шлакомъ дурного качества".

По объясненію Начальника Луганскаго завода, причиной этой неудачи были техническія несовершенства оборудованія завода и вообще механизма плавки.

Полковникъ Гурьевъ былъ отозванъ отъ управленія Керченскимъ заводомъ и преемникомъ ему былъ назначенъ капитанъ Мевіусъ, который построилъ небольшую доменную печь въ 20 фут. вышины и получилъ 167 пуд. 12 ф. чугуна и 27 фунтовъ желѣза изъ 2 пудовъ чугуна, обработанныхъ пудлингованіемъ. Опытъ этотъ показалъ техническую возможность выплавки изъ катерлескихъ желѣзныхъ рудъ чугуна на антрацитѣ и передѣлки его въ желѣзо

и въ то же время показалъ экономическую нераціональность этой плавки.

Выходъ чугуна изъ рудъ составлялъ 26%, а антрацитъ на мѣстѣ плавки обходился въ 15 коп. Собственно говоря, этими данными безповоротно рѣшалась судьба Керченскаго завода, но исторически его существованіе было прекращено силою военныхъ событій.

Лѣтомъ 1855 года Горный Начальникъ Луганскаго завода донесъ, что при появленіи непріятеля въ виду Керченскаго рейда денежныя суммы и дѣла Керченскаго завода были погружены, для отправленія въ безопасное мѣсто, на пароходъ „Бердянскъ", но при встрѣчѣ съ непріятелемъ этотъ пароходъ былъ посаженъ на мель и взорванъ, а команда его была переведена на Луганскій заводъ.

Александръ II, усмотрѣвъ изъ донесенія Керчь—Еникальскаго градоначальника за 1856 годъ, что казенныя механическое и металлургическое заведенія и городской нефтяной заводъ разрушены непріятелемъ до основанія, противъ этого мѣста отчета поставилъ такую резолюцію: „Обратить на это вниманіе Министровъ Финансовъ и Внутреннихъ Дѣлъ—не будетъ ли полезнымъ эти заведенія возстановить".

Но въ это время вѣдомство уже охладѣло къ вопросу о развитіи металлургическаго производства близь Керчи и снова занялось вопросомъ объ организаціи этого дѣла близь Луганска, что привело къ учрежденію Петровскаго завода.

Петровскій заводъ.

Крымская война, сыгравшая такую видную роль въ исторіи Грушевской антрацитопромышленности, сказалось и на судьбѣ Луганскаго завода.

Передъ войной, въ 1853 году, послѣ предположеній о совершенномъ уничтоженіи Луганскаго завода, штаты его были уменьшены и по Высочайше утвержденному Положе-

нію 22 мая 1853 года на заводъ было возложено: изготовлять всего 22.000 пуд. артиллерійскихъ снарядовъ, отливать и выдѣлывать, по заказамъ Черноморскаго Адмиралтейства, чугунныя и желѣзныя вещи и приготовлять разныя машины для частной промышленности. Въ томъ же году заводъ былъ преобразованъ изъ водяного въ пародѣйствующій.

Севастопольская кампанія предъявила большія требованія къ Луганскому заводу. День и ночь отливались для осажденнаго Севастополя снаряды изъ уральскаго чугуна. Луганскій заводъ „необычайнымъ напряженіемъ своей дѣятельности далъ возможность славному нашему Севастополю продержаться шесть мѣсяцевъ лишнихъ, потому что не посылай Луганскій заводъ ежедневно подъ Севастополь по три тысячи пудовъ снарядовъ, крѣпость пришлось бы сдать на пятый мѣсяцъ осады“ [1]).

Несомнѣнно, не безъ вліянія этихъ обстоятельствъ Горный Ученый Комитетъ въ 1856 году снова поднялъ вопросъ объ организаціи выплавки чугуна на Луганскомъ заводѣ.

Горный Ученый Комитетъ, принимая во вниманіе, что горными развѣдками съ 1853 по 1856 г.г. было обнаружено въ окрестностяхъ Луганскаго завода до 6 милл. пуд. руды содержанія Fe отъ 31% до 49% и высчитывая при этомъ, что пудъ выплавленнаго изъ этихъ рудъ чугуна обойдется 40 - 60 коп., въ то время какъ казенный уральскій чугунъ обойдется гораздо дороже (72 коп. — 1 р. 03 к. за пудъ), призналъ необходимымъ (въ журналѣ отъ 22 февр. 1856 г.) „безотлагательно приступить къ соображеніямъ объ устройствѣ чугунноплавильнаго завода“ для выплавки чугуна изъ мѣстныхъ рудъ на каменномъ углѣ.

Начальникъ Луганскаго завода, полковникъ Летуновскій, получивъ предписаніе штаба Корпуса Горныхъ Инже-

---

[1]) См. вышецитированную статью А. П. Кеппена въ „Историко-статистическомъ обзорѣ промышленности Россіи“, томъ I-й.

неровъ привести въ исполненіе этотъ проектъ, донесъ рапортомъ на имя Министра Финансовъ о положеніи вопроса. По его заключенію мѣстныя рудныя мѣсторожденія не даютъ основаній для устройства завода въ большомъ маштабѣ, но для небольшого производства онѣ достаточны.

Летуновскій предлагалъ основать новое металлургическое производство и съ этой цѣлью построить доменную печь близь Корсуни опытнаго характера, а для изученія техники доменного дѣла командировать инженера въ Бельгію, что и было исполнено по Высочайшему повелѣнію 1857 года командированіемъ въ Бельгію трехъ горныхъ инженеровъ (Мевіуса, Вагнера и Фелькнера).

Въ результатѣ всего этого, въ маѣ 1858 года, на 100 десятинахъ казенной земли былъ основанъ заводъ на рѣчкѣ Садки въ $4^1/_2$ верстахъ отъ селенія Корсунь, въ Бахмутскомъ уѣздѣ Екатеринославской губерніи. Въ честь Петра I этотъ заводъ получилъ названіе „Петровскаго".

Заводъ этотъ, не въ примѣръ Луганскому заводу, былъ построенъ очень близко отъ мѣсторожденій каменнаго угля и довольно близко отъ желѣзорудныхъ мѣсторожденій: въ пяти верстахъ отъ Петровскаго завода находились угольныя копи помѣщицы Раевской, заарендованныя правительствомъ Луганскаго завода[1]), а въ разстояніи отъ 5 до 18 верстъ было найдено нѣсколько мѣсторожденій бурыхъ желѣзняковъ и сферосидеритовъ.

Петровскій заводъ былъ оконченъ постройкой, повидимому, въ 1861 году[2]). Первая опытная плавка чугуна была

[1]) Контрактъ съ Раевскимъ былъ заключенъ на 30 лѣтъ, съ платою по $^1/_2$ коп. съ пуда. См. Мевіусъ I. „Свѣдѣнія о вновь устраиваемомъ въ Бахмутскомъ уѣздѣ чугунно-плавильномъ заводѣ". Горн. Журн. 1860 г., часть I.

[2]) А. П. Кеппенъ въ „Историко-статистическомъ обзорѣ" относитъ начало дѣйствій завода къ концу 1859 года, но болѣе вѣрно, повидимому, считать началомъ его дѣйствій 1861 г., какъ это утверждаетъ тотъ же А. П. Кеппенъ въ „Матеріалахъ для исторіи горнаго дѣла на югѣ Россіи" (Харьковъ, 1904 г.), на основаніи свѣдѣній Министра Финансовъ, сообщенныхъ въ Государственную Канцелярію 23 апрѣля 1866 г.

начата въ апрѣлѣ 1862 г., и это опозданіе объясняется неудачнымъ коксованіемъ.

На устройство и опытное дѣйствіе Петровскаго завода было затрачено 462.051 руб. $33^{3}/_{4}$ коп. и включая 1866 г. выплавлено 32.718 пуд. чугуна[1]), т. е. другими словами 1 пудъ чугуна Петровскаго завода обошелся въ 14 рублей съ лишнимъ.

Чугунъ первыхъ трехъ плавокъ получился жесткій, съ значительнымъ содержаніемъ сѣры, негодный для литья и передѣлки въ желѣзо.

Изъ мягкаго чугуна, полученнаго съ четвертой опытной плавки, произведено было до 800 пудовъ отливокъ и выдѣлано было до 400 пуд. желѣза на вновь устроенной пудлинговой фабрикѣ Луганскаго завода. Не содержа въ себѣ ни фосфора, ни сѣры, какъ выяснилось по химическому анализу, чугунъ этотъ оказался весьма пригоднымъ для отливокъ и далъ желѣзо удовлетворительныхъ качествъ.

А. П. Кеппенъ въ „Историко-статистическомъ обзорѣ промышленности Россіи" т. I. т. о. описываетъ причины закрытія этого завода:

> „Согласно задуманному плану, на постройку были употреблены исключительно мѣстные матеріалы и подобно тому, какъ это дѣлается на Уралѣ, горнъ доменной печи былъ сложенъ изъ огнеупорнаго песчаника, который, однако, оказался не выдерживающимъ жара[2]), вслѣдствіе чего горнъ былъ испорченъ и необходимо было выложить его изъ болѣе огнеупорнаго матеріала. Вмѣсто этого было рѣшено имѣв-

---

[1]) Вмѣсто этой цыфры А. П. Кеппенъ въ „Историко-статистическомъ обзорѣ" приводитъ цыфру 91.000 пуд., а Рагозинъ („Желѣзо и уголь на югѣ Россіи", стр. 9) называетъ цыфру 9.000 пуд. Мы привели указанную въ текстѣ цыфру по „Матеріаламъ" А. П. Кеппена 1904 г., потому что эти свѣдѣнія болѣе расчленены и детальны и вообще внушаютъ больше довѣрія.

[2]) или былъ недостаточно просушенъ, какъ говоритъ А. Ф. Мевіусъ въ „Южно-Русскомъ Горномъ Листкѣ", 1880 г. № 2. „Особенная спѣшность задувки печи вызвана была настояніемъ Министра Финансовъ, имѣвшаго неосторожность пообѣщать Государю, не справившись съ истиннымъ положеніемъ дѣла, что къ новому 1860 году, устраивавшійся Петровскій заводъ начнетъ уже выплавку чугуна".

шуюся доменную печь шотландской системы замѣнить новою—системы генерала-майора Рашетта. Съ этого времени дѣло это, переходя изъ однѣхъ рукъ въ другія, и руководимое выписаннымъ изъ Пруссіи и оказавшимся далеко не опытнымъ инженеромъ Эрбрейхомъ, сопровождалось рядомъ печальныхъ и дорого стоившихъ неудачъ, окончившихся закрытіемъ Петровскаго завода.

Оффиціальнымъ мотивомъ закрытія завода былъ выставленъ нездоровый для рабочихъ климатъ (Мевіусъ).

Это былъ уже третій неудачный опытъ проплавки чугуна изъ мѣстныхъ рудъ на мѣстныхъ угляхъ.

Теперь переходимъ къ описанію четвертаго, послѣдняго и также неудачнаго опыта такой же плавки.

Лисичанскій заводъ.

Несмотря на явныя и неоднократныя неудачи водворенія у насъ на югѣ Россіи желѣзнаго производства, правительство не могло отказаться отъ этой идеи, ибо она выдвигалась на первый планъ экономической и государственной необходимостью. Совершенно естественно, что въ порядкѣ практическаго осуществленія этой идеи крупная роль всегда принадлежала Луганскому горному заводу.

Въ началѣ 1867 года въ Горный Департаментъ по его запросу были представлены чертежи, составленные Горнымъ Начальникомъ Луганскаго завода, смѣты и три пояснительныя записки относительно устройства въ Луганскомъ округѣ чугунно-плавильнаго и пудлингово-рельсоваго завода и приведенія Лисичанской казенной копи въ надлежащее развитіе[1]).

Идея учрежденія въ Лисичанскѣ новаго желѣзнаго завода зародилась задолго до этого и неоднократно возникала въ исторіи даннаго вопроса.

Въ связи съ постройкой въ Россіи желѣзныхъ дорогъ,

[1]) По неопубликованнымъ матеріаламъ, сообщеннымъ А П. Кеппеномъ Совѣту Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи.

правительство было очень озабочено необходимостью организовать *выдѣлку рельсъ* на русскихъ заводахъ[1]). Въ связи съ этимъ 5 октября 1845 г. Государь Наслѣдникъ Цесаревичъ объявилъ Министру Финансовъ Высочайшее повѣленіе: сдѣлать соображеніе о приспособленіи Луганскаго литейнаго завода исключительно къ выдѣлкѣ рельсовъ. Начальникъ Луганскаго завода, полковникъ Бекманъ представилъ по этому вопросу соображенія о томъ, что рельсовый заводъ удобнѣе устроить не въ Луганскѣ, а въ Лисичанскѣ, но, какъ мы уже знаемъ изъ предыдущаго изложенія, подъ вліяніемъ Воронцова и Гурьева вопросъ этотъ получилъ разрѣшеніе въ иномъ направленіи, и былъ устроенъ Керченскій заводъ, несмотря на отрицательное отношеніе къ этому дѣлу начальства Луганскаго завода. Ученый Комитетъ Корпуса горныхъ инженеровъ взялъ въ этомъ вопросѣ сторону Гурьева, и такъ возникъ въ Керчи доменный заводъ, причемъ по плану Гурьева рельсовый заводъ, для работы на Керченскомъ чугунѣ, слѣдовало бы построить въ Ростовѣ на Дону.

Керченскій заводъ кончился неудачно. Пройдя черезъ новый неудачный опытъ Петровскаго завода, горное вѣдомство снова возвращается къ идеѣ постройки завода въ Луганскомъ Округѣ, и представленіе объ этомъ горнаго Начальника Луганскаго завода, произведенное въ 1867 г., на этотъ разъ увѣнчалось успѣхомъ.

Необходимо отмѣтить, что вопросъ о постройкѣ въ Лисичанскѣ завода возникъ также въ связи съ необходимостью организовать въ Россіи собственное рельсовое производство. Въ февралѣ 1866 г. Министромъ Финансовъ былъ представленъ докладъ, въ послѣдствіи Высочайше одобренный, относительно снабженія русскихъ желѣзныхъ дорогъ рельсами и другими металлическими принадлежно-

---

*) См. А. П. Кеппенъ „Матеріалы для исторіи рельсоваго производства въ Россіи“ (по архивнымъ документамъ Горнаго Департамента), стр. 15 и слѣдующія.

стями. Въ этомъ докладѣ, между прочимъ, было признано полезнымъ, чтобы горное вѣдомство безотлагательно приступило къ основанію рельсоваго производства на югѣ Россіи. Это дало толчекъ къ указанному выше представленію Начальника Луганскаго завода.

Въ своемъ представленіи начальство Луганскаго завода приводитъ довольно интересную характеристику положенія каменноугольной промышленности того времени (использованную выше) и останавливается на подробныхъ соображеніяхъ о необходимости устройства желѣзнаго завода въ связи съ каменноугольными разработками Лисичанской казенной копи. Читая эти соображенія, нельзя не прійти къ заключенію, что въ своемъ стремленіи организовать желѣзное производство возлѣ Лисичанскихъ копей начальство Луганскаго завода руководилось соображеніями возможно полнаго использованія производительной способности этихъ копей, передъ которыми, съ учрежденіемъ новаго завода, открывался новый, прочный и большой рынокъ сбыта.

По расчетамъ Горнаго Начальника Луганскаго завода, возможная производительность Лисичанской копи составляетъ 4 мил. пуд., а ея дѣйствительная добыча—всего 100.000 пудовъ и совершенно понятно, что при такой незначительной добычѣ, Лисичанская копь находится подъ бременемъ крайне высокой себѣ-стоимости продукта. По положенію 8 марта 1861 года о горнозаводскомъ населеніи, копь обязана содержать школу, госпиталь и церковный причтъ на счетъ угля, и, считая эти и прочіе расходы, Начальникъ Луганскаго завода опредѣляетъ ихъ въ суммѣ 7.000 рублей, что составляетъ 7 коп. на пудъ добытаго угля, между тѣмъ какъ при добычѣ 4 милліоновъ пудовъ достаточно $^1/_2$ коп. съ пуда, чтобы покрыть 20.000 рублей накладныхъ расходовъ. „Вотъ причина, почему нынѣ уголь въ Лисичанскѣ обходится по 10 к. за пудъ; но онъ обходился бы навѣрное около $3^1/_2$ коп. при надлежащемъ дѣйствіи“.

Эта цитата показываетъ, что Лисичанскія каменноугольныя разработки, подобно антрацитовымъ грушевскимъ, находились подъ бременемъ значительнаго преобладанія производительной ихъ способности надъ дѣйствительной добычей и что себѣ-стоимость добычи лисичанскаго каменнаго угля была выше стоимости грушевскаго антрацита. И это не смотря на то, что Лисичанское мѣсторожденіе представляло собою вполнѣ усовершенствованное по тѣмъ временамъ каменноугольное предпріятіе, съ прочно сложившимся классомъ горнорабочихъ, жившихъ въ то время при культурныхъ условіяхъ и въ теченіе 40-хъ лѣтъ передававшихъ другъ другу техническія познанія, пріобрѣтенныя ими подъ руководствомъ опытныхъ инженеровъ.

Самый больной пунктъ во всемъ этомъ вопросѣ, это вопросъ объ обезпеченіи дѣйствія будущаго завода желѣзными рудами.

Въ представленіи Горнаго Начальника Луганскаго завода указывается, однако, что этотъ мотивъ все болѣе и болѣе теряетъ свое значеніе, „ибо руды уже добываются возлѣ самаго Лисичанска". Сознавая недостаточность этого аргумента, Горный Начальникъ замѣчаетъ, что если бы ихъ пришлось возить за 25 верстъ и далѣе, это составило бы, въ себѣ-стоимости чугуна, лишнихъ 5 коп. на пудъ, что „конечно совершенно исчезнетъ передъ массою прочихъ благопріятныхъ обстоятельствъ".

Но, очевидно, исторія Луганскаго завода слишкомъ ярко показала, какое существенное значеніе имѣетъ транспортъ и какъ гибельно отзывается на дѣятельности завода дальность разстоянія и потому разсужденія Горнаго Начальника Луганскаго завода по этому вопросу заканчиваются такой характерной фразой, вскрывающей истинную цѣль его представленія:

„Наконецъ, если желѣзное производство не нужно само для себя, какъ краеугольный камень будущаго благоденствія

цѣлой страны, то оно положительно необходимо для спасенія Лисичанской копи отъ гибели за недостаткомъ сбыта угля".

Сообразно всѣмъ этимъ даннымъ Горный Начальникъ Луганскаго завода составилъ проектъ сооруженія въ Лисичанскѣ, на берегу Донца, одной доменной печи и рельсоваго завода съ производительностью 300.000 пудовъ въ годъ, со смѣтной цеховой себѣ-стоимостью: чугуна—57 коп., рельсовъ—1 руб. 25 коп. и съ исчисленіемъ потребныхъ на это дѣло расходовъ въ слѣдующемъ видѣ.

1. На устройство доменнаго производства съ принадлежностями	255.700 руб. 22 коп.
2. На устройство пудлинговой фабрики	120.116 руб. 62¼ коп.
3. На устройство рельсовой фабрики	165.011 руб. 90¼ коп.
4. На приведеніе Лисичанской каменноугольной копи въ надлежащее положеніе	101.725 руб. 22¾ коп.
Итого . . .	642.561 руб. 97¼ коп.
Полагая, что Лисичанскій заводъ со дня утвержденія смѣтъ можетъ быть оконченъ въ теченіе 3-хъ лѣтъ, потребно на администрацію, разъѣзды и развѣдки рудъ примѣрно	57.000 руб. — коп.
На администрацію до утвержденія смѣты, а также на пробу рудъ, перевозку машинъ и имущества съ Петровскаго завода и вообще на разныя хозяйственныя и техническія подготовительныя устройства . . .	22.000 руб. — коп.
Наконецъ, на заготовленіе рудъ въ количествѣ 500.000 пуд. и кокса до 40.000 пуд. для начала доменнаго дѣйствія еще необходимо .	39.000 руб. — коп.
Всего	760.591 руб. 97¼ коп.

Вопросъ былъ подвергнутъ обсужденію въ соединенномъ засѣданіи Горнаго Совѣта и Горнаго Ученаго Комитета, гдѣ этотъ вопросъ былъ рѣшенъ въ положительномъ смыслѣ, но два члена засѣданія, Озерскій и Кованько, представили противъ этого проекта очень вѣскія соображенія, указывая: 1) на непригодность лисичанскаго кокса для доменной плавки и переплавки чугуна въ вагранкѣ; 2) на непригодность и неопредѣленность запасовъ предназначенныхъ для этого рудъ: 3) на недоброкачественность предназначенной для этого печи системы генералъ-майора Рашета.

Къ сожалѣнію, эти опасенія не были приняты въ расчетъ, и въ 1870 году Лисичанскій заводъ былъ законченъ постройкою.

Какъ и слѣдовало ожидать, заводъ пришлось закрыть, т. к. вопросъ о снабженіи завода сырьемъ былъ рѣшенъ тамъ крайне неблагопріятно. „Лисичанскій уголь оказался дающимъ коксъ весьма плохихъ качествъ, а мѣсторожденія желѣзныхъ рудъ находились въ далекомъ разстояніи отъ завода—не ближе 60 верстъ“ (А. П. Кеппенъ „Историко-статистическій обзоръ“). Для устраненія этихъ препятствій проектировались разнообразныя мѣры: опять возникла, въ сущности говоря, никогда не умиравшая мысль о расчисткѣ Сѣвернаго Донца, предполагалось закупать по контрактамъ, на выгодныхъ условіяхъ, желѣзныя руды у частныхъ лицъ, чтобы поощрить открытія желѣзорудныхъ мѣсторожденій и развитіе желѣзорудной промышленности и т. п.

Ничто не помогало, и дѣятельность Лисичанскаго завода дала ничтожные результаты. Рагозинъ въ своей книгѣ „Желѣзо и уголь на югѣ Россіи“ (стр. 7) разсказываетъ, какъ курьезъ, что одно высокопоставленное лицо, получившее въ подарокъ статуэтку, отлитую на Лисичанскомъ заводѣ изъ своего чугуна, „показывало ее всегда,

какъ драгоцѣнность, такъ какъ она представляла почти единственное издѣліе завода, стоившаго правительству нѣсколько сотъ рублей"[1]).

Въ связи съ Лисичанскимъ заводомъ слѣдуетъ упомянуть о *Лисичанской штейгерской школѣ*, которая была открыта 30 августа 1873 года, причемъ наблюденіе надъ школой было возложено на Управленіе Лисичанскаго завода, а преподавателями спеціальныхъ предметовъ были инженеры, служившіе на заводѣ и рудникѣ. На содержаніе школы было ассигновано 11.300 руб. и она была расчитана на 40 штатныхъ учениковъ, содержимыхъ на счетъ казны, и кромѣ того допускались стипендіаты и своекоштные ученики. Практическія занятія по горному искусству съ учениками школы производились на Лисичанскомъ каменноугольномъ рудникѣ. Въ школѣ обучалось: въ 187$^{4}/_{5}$ г. —23 ученика, въ 187$^{5}/_{6}$ г —49, 187$^{6}/_{7}$ г.—68, въ 187$^{7}/_{8}$ г. —63, 187$^{8}/_{9}$ г.—64, 18$^{79}/_{80}$—71 ученикъ. (См. „Историческое обозрѣніе пятидесятилѣтней дѣятельности Мин. Гос. Имуществъ", часть V, стр. 53—57.

Подводя итоги этимъ попыткамъ учрежденія казеннаго желѣзнаго производства, нельзя не согласиться съ нижеслѣдующимъ мнѣніемъ одного новаго русскаго изслѣдователя, писавшаго на нѣмецкомъ языкѣ о южно-русской желѣзной промышленности[2]):

> „Die Bureaukratie, welche schon im Uralgebirge völlig versagt hatte, war selbstverständlich nicht fähig, neue Wege im fast unbekannten „Neu Russland" zu bahnen. Die Geschichte der bureaukratischen Gründung in Südrussland zeigt Tausende von Beispielen der Nachlässigkeit und Ungeschicklichkeit.

---

[1]) На заводѣ было выплавлено около 30.000 пудовъ чугуна. (А. П. Кеппенъ „Матеріалы для исторіи рельсового производства въ Россіи", стр. 51).

[2]) M. Sawelieff (aus Nischni-Nowgorod). „Die Eisenindustrie in Südrussland". Leipzig. 1911. S. 24.

Die Werke waren schlecht gebaut, die Gegenden nicht genügend untersucht, und es gab nur Leibeigene Kräfte und Zwangsarbeit".

Попытки частныхъ лицъ учредить на югѣ Россіи желѣзное производство.

Въ разсматриваемый нами періодъ времени мы можемъ прослѣдить рядъ проектовъ и попытокъ отдѣльныхъ частныхъ лицъ къ учрежденію на югѣ Россіи желѣзныхъ заводовъ. Къ поощренію въ этомъ дѣлѣ иниціативы частныхъ лицъ клонились и усилія правительства.

Такъ, 9 іюня 1831 года, по разсмотрѣніи предположеній управляющаго Департаментомъ Горныхъ и Соляныхъ Дѣлъ Корнѣева, командированнаго въ 1830 г. для обозрѣнія Луганскаго завода, было Высочайше утверждено нижеслѣдующее положеніе Комитета Министровъ:

1) Поручить Луганскому заводу способствовать въ свое время, по мѣрѣ возможности, распространенію въ вышеупомянутыхъ уѣздахъ[1]) частныхъ горныхъ промысловъ доставленіемъ, по требованіямъ владѣльцевъ оныхъ, офицеровъ для руководства, мастеровъ для указанія и инструментовъ для употребленія, съ тѣмъ чтобы посылку людей и вещей производить на счетъ тѣхъ частныхъ людей, которые будутъ требовать ихъ. Они обязаны по горнымъ узаконеніямъ выдавать отъ себя офицерамъ и мастеровымъ двойные оклады жалованья, а за вещи платить ту цѣну, въ какую онѣ обошлись заводу, съ приложеніемъ 12-ти процентовъ.

2) Въ поощреніе частныхъ горныхъ промысловъ въ тѣхъ уѣздахъ свободу или льготу отъ платежа узаконенной подати за выплавленный чугунъ даровать не на десять, какъ по другимъ заводамъ положено, а на двадцать лѣтъ; относительно же прочихъ металловъ остаться при существующемъ порядкѣ.

3) Купцовъ 1-й и 2-й гильдіи, кои устроятъ въ сихъ уѣздахъ чугунные, желѣзные или мѣдные заводы, равно учредятъ правильныя разработки каменнаго угля, освобож-

[1]) Бахмутскій, Славяносербскій и Ростовскій, о которыхъ говоритъ Корнѣевъ въ своемъ донесеніи.

дать, по усмотрѣнію Министра Финансовъ, на нѣкоторое время отъ платежа гильдейскихъ повинностей; однако же освобожденіе сіе распространять не болѣе, какъ на пять лѣтъ.

4) Учредителей заводовъ въ сихъ мѣстахъ, равно офицеровъ, казенныхъ мастеровъ и работниковъ, кои окажутъ отличные успѣхи по сему предмету, удостоивать особыхъ наградъ, о чемъ и предоставить начальству входитъ съ представленіями.

5) По безлѣсью южной Россіи воспретить въ городѣ Славянскѣ солевареніе дровами, съ истеченіемъ по изданіи сего трехъ лѣтъ, а дозволить впредь производить оное только посредствамъ каменнаго угля.

Пять лѣтъ спустя, въ 1836 году, членъ Совѣта Корпуса горныхъ инженеровъ, свиты Его Величества генералъ-маіоръ графъ де Сентъ-Альдергондъ (впослѣдствіи дѣятельный участникъ экспедиціи Ле-Пле) вошелъ съ запиской, содержащей предположенія о развитіи каменноугольнаго и желѣзнаго производства на югѣ Россіи. Эта записка, изложенная А. П. Кеппеномъ въ его „Матеріалахъ для исторіи горнаго дѣла на югѣ Россіи“ (Харьковъ, 1899 г.) составлена въ слишкомъ общихъ выраженіяхъ и не содержитъ сколько-нибудь конкретныхъ проектовъ, поэтому мы не будемъ останавливаться на этой запискѣ подробно и приведемъ изъ нея лишь отдѣльныя мѣста, заслуживающія вниманія.

Графъ де Сентъ Альдергондъ рѣшительный сторонникъ частныхъ каменноугольныхъ предпріятій. Онъ мотивируетъ преимущества частныхъ предпріятій соображеніями, которыми обыкновенно пользуются въ этихъ случаяхъ, но любопытно то, что при этомъ онъ, повидимому, имѣлъ передъ собою нѣчто опредѣленное и конкретное: учрежденіе Демидовымъ каменноугольныхъ компаній на югѣ Россіи. Графъ де Сентъ-Альдергондъ совершенно опредѣленно указываетъ, что „камеръ-юнкеръ Анатолій Демидовъ желаетъ

сдѣлаться основателемъ важнѣйшихъ учрежденій на югѣ. Будущею весною отъ него отправятся туда инженеры и работники и ежели усиліямъ ихъ не будетъ никакого препятствія, то для южной Россіи скоро откроется обильный источникъ благонадежности"(?).

Что касается желѣзной промышленности, то проектъ графа де-Сентъ Альдегонда состоялъ въ томъ, чтобы Луганскій заводъ отдать Морскому вѣдомству, построить въ Лугани оружейный заводъ, а при Лисичьей Балкѣ построить новый доменной заводъ.

Все это было такъ неясно и неразработано, что Министръ Финансовъ графъ Канкринъ, въ своемъ Всеподданнѣйшемъ докладѣ по поводу записки графа де-Сентъ Алдегонда замѣчаетъ довольно пренебрежительно: „предложеніе объ исправленіи завода заключается въ однихъ общихъ выраженіяхъ, но здѣсь не умѣстно было бы входить въ подробности сего дѣла".

Графъ де-Сентъ Альдегондъ получилъ разрѣшеніе образовать компанію, но не использовалъ этого разрѣшенія.

Слѣдуя далѣе въ хронологическомъ порядкѣ, надлежитъ упомянуть о проектѣ Шепелева, въ срединѣ 40-хъ годовъ, объ устройствѣ желѣзодѣлательнаго завода близь Керчи. Этотъ проектъ находится въ связи съ агитаціей, поднятой Гурьевымъ по поводу Керченскихъ рудъ и встрѣтилъ, какъ и все предпріятіе Гурьева, отрицательное отношеніе со стороны начальника Луганскаго завода и окончательно погибъ съ организаціей въ Керчи казенныхъ опытовъ проплавки чугуна, о чемъ было сказано выше.

Крымская война, такъ остро поставившая вопросъ о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, при обезпеченіи ихъ рельсами и принадлежностями отечественной выдѣлки, выдвинула на первый планъ необходимость постройки собственныхъ рельсопрокатныхъ заводовъ.

Въ маѣ 1855 года Новороссійскій генералъ-губернаторъ

и генералъ-адъютантъ Анненковъ 2-й обратился къ Министру Финансовъ, статсъ-секретарю Броку съ отношеніемъ объ устройствѣ на югѣ Россіи желѣзныхъ дорогъ, рельсовыхъ заводовъ и буксирнаго пароходства[1]). Анненковъ 2-й въ своемъ отношеніи прежде всего ссылается на отчетъ инженера Гурьева о командировкѣ на югъ Россіи и дѣлаетъ изъ этого отчета цѣлый рядъ выводовъ: о горныхъ богатствахъ Донецкаго кряжа, о возможности и настоятельной необходимости развитія каменноугольнаго и желѣзнаго производствъ на югѣ Россіи, о проведеніи желѣзныхъ дорогъ и организаціи буксирнаго пароходства по Азовскому морю. Особенно характеренъ послѣдній пунктъ мотивировки Анненкова, гдѣ онъ ссылается на военныя событія, такъ волновавшія Россію въ то время, и отмѣчаетъ что „настоящія военныя событія намъ указываютъ явно на необходимость созданія сильныхъ заводовъ и горной промышленности на югѣ и что вопросъ этотъ представляетъ теперь не только выгоды въ отношеніи промышленности, но вмѣстѣ съ тѣмъ онъ дѣлается однимъ изъ вопросовъ въ высокой степени политическихъ, чрезъ созданіе новой матеріальной силы для защиты и охраненія края“.

Это большое введеніе и пространная мотивировка сопровождаютъ проектъ коммерціи совѣтника Масса объ образованіи компаніи для развитія каменноугольной промышленности и желѣзнаго производства на югѣ Россіи.

Массъ исходилъ изъ того предположенія, что необходимо произвести въ обширныхъ размѣрахъ изысканія рудныхъ мѣсторожденій близь Маріуполя и Керчи, для выдѣлки изъ этихъ рудъ, на донецкомъ антрацитѣ, чугуна и передѣлки его на рельсы для желѣзныхъ дорогъ.

Чтобъ осуществить это предпріятіе, по мнѣнію Масса,

[1]) См. А. П. Кеппенъ „Матеріалы для исторіи горнаго дѣла на югѣ Россіи“ Харьковъ, 1903 г. Также его „Матеріалы для исторіи рельсоваго производства въ Россіи“.

необходимо учрежденіе и развитіе прочныхъ каменноугольныхъ разработокъ, устройства доменнаго и рельсопрокатнаго завода, проведеніе желѣзныхъ дорогъ отъ Грушевскихъ мѣсторожденій къ портамъ Азовскаго моря и къ Дону и учрежденіе буксирнаго пароходства съ баржами по Азовскому морю. Массъ брался организовать всѣ эти предпріятія, но для осуществленія своихъ предположеній испрашивалъ слѣдующее:

1. Предоставить ему съ довѣренными лицами составить компанію на акціяхъ въ шесть съ половиною милліоновъ руб. сер., для учрежденія каменноугольныхъ разработокъ на Донецкомъ кряжѣ, выплавки чугуна изъ Донецкихъ и Керченскихъ рудъ и рельсоваго производства въ одномъ изъ портовъ Азовскаго моря, куда проведутся и желѣзныя дороги для перевозки угля и учредятся буксирные пароходы съ баржами, для подвоза угля къ центрамъ сбыта.

2. По учрежденіи компаніи, предоставить ей право дѣлать изысканія на уголь по всему протяженію Донецкаго кряжа и получать отводы безвозмездно на казенныхъ земляхъ, и въ случаѣ избранія мѣстности для угольныхъ разработокъ въ землѣ Войска Донскаго, оказать содѣйствіе Правительства къ соглашенію войсковаго начальства на отводъ земель компаніи за опредѣленную тамъ пошлину по 2 коп. ассигн. съ пуда добытаго угля.

3. Отвести компаніи, по ея избранію, въ разныхъ пунктахъ въ сложности не менѣе 20 тыс. десятинъ земли какъ подъ отводы самыхъ каменноугольныхъ и желѣзныхъ рудниковъ, такъ и для помѣщенія заводовъ и селеній мастеровыхъ (до 8 тыс. душъ) подъ ихъ сѣнокосы, выгоны и огороды.

4. Предоставить компаніи право, для привлеченія мастеровыхъ, селить на отведенныхъ ей земляхъ свободныхъ людей по представленіи ими законныхъ видовъ и увольненій отъ обществъ, освободивъ сихъ людей, по зачисленіи въ сословіе мастеровыхъ, на 25 лѣтъ отъ платежа всѣхъ повинностей, не исключая и рекрутской.

5. Дозволить безпошлинный привозъ изъ заграницы всѣхъ машинъ, необходимыхъ при учрежденіи заводовъ.

6. Отвести безвозмездно въ вѣдѣніе компаніи на Донецкомъ кряжѣ желѣзные рудники и мѣста для учрежденія тамъ доменнаго производства.

7. Въ одномъ изъ портовъ Азовскаго моря отвести безвозмездно удобныя мѣста для учрежденія тамъ пудлинговыхъ и рельсовыхъ заводовъ.

8. По линіямъ желѣзныхъ дорогъ, предполагаемыхъ къ устройству для перевозки угля отъ рудниковъ къ Азовскимъ портамъ и Дону, отводить безплатно казенныя земли. На частныхъ же земляхъ руководствоваться закономъ отчужденія частной собственности въ видахъ общенародной пользы. буде не послѣдуетъ взаимнаго соглашенія съ владѣльцами.

9. При открытіи дѣйствія компаніи утвердить за нею заказъ на 10 лѣтъ до одного милліона пуд. рельсовъ ежегодно по данному образцу, по цѣнѣ 1 р. 50 к. сер. за пудъ и сколько при томъ потребуется пропорціонально съ заказомъ рельсовъ чугунныхъ подушекъ по 1 р. 25 к. сер. за пудъ.

10. Всѣ отводы земель и рудниковъ дѣлаются отъ Правительства въ пользованіе компаніи на 90 лѣтъ; по истеченіи же сего времени всѣ земли съ полнымъ инвентаремъ заводовъ, рудниковъ, каменноугольными копями, желѣзными дорогами и буксирными пароходами и прочими устройствами, поступаютъ по описи въ безвозмездное владѣніе и пользованіе Правительства

и 11. Для облегченія сбыта акцій какъ внутри Россіи, такъ и заграницею испрашивается гарантія 4% на употребленный капиталъ.

Этотъ проектъ грандіознаго комбинироваго предпріятія на югѣ Россіи, несмотря на поддержку Анненкова 2-го и его преемника, графа Строганова не встрѣтилъ поддержки въ Департаментѣ горныхъ и соляныхъ дѣлъ, гдѣ сомнѣвались въ благонадежности рудъ, на которыхъ Массъ предполагалъ основать проектируемое имъ доменное дѣло, и вообще въ осуществимости проекта. Также не встрѣтилъ этотъ проектъ сочувствія у Главноуправляющаго Путями Сообщенія, который высказалъ по этому поводу: „Цѣль

предположенія Масса благонамѣрена, но средства къ достиженію ея едва ли соотвѣтственны".

Такъ этотъ проектъ и не получилъ осуществленія.

Къ тому же времени относятся проекты отставного ротмистра Касселя, французскаго инженера Жофріо и инженеръ-механика Дависона объ учрежденіи двухъ заводовъ – въ Саратовѣ и на Дону— для ежегодной выплавки 3.000.000 пудовъ чугуна, съ цѣлью передѣлки его на рельсы, локомотивы и прочія желѣзнодорожныя принадлежности. Авторы проекта требовали цѣлый рядъ льготъ, въ томъ числѣ выставляли требованіе, чтобы въ теченіе 50 лѣтъ всѣ дороги, расположенныя въ разстояніи 1.000 верстъ отъ ихъ заводовъ, снабжались рельсами исключительно отъ нихъ. Просьба этихъ предпринимателей была отклонена.

Слѣдующій проектъ, подлежащій нашему разсмотрѣнію, возникъ въ сентябрѣ того же 1855 года. Генералъ-майоръ Мальцевъ обратился къ Министру Финансовъ съ письмомъ, гдѣ онъ заявлялъ о своемъ желаніи устроить горный заводъ въ Области Войска Донского и просилъ объ оказаніи ему содѣйствія откомандированіемъ знающаго горнаго офицера и нѣсколькихъ людей для развѣдокъ.

Этотъ проектъ встрѣтилъ самую широкую поддержку со стороны Министра Финансовъ и Горнаго вѣдомства, но въ мартѣ 1856 г. Мальцевъ сообщилъ Министру Финансовъ, что „развѣдываніе желѣзно-рудныхъ мѣсторожденій на Дону, несмотря на всѣ пожертвованія и усилія, не увѣнчалось успѣхомъ" и просилъ разрѣшенія на постройку близь Керчи чугунно-плавильнаго и механическаго завода, что также не встрѣтило противодѣйствія горнаго вѣдомства, уже разочаровавшагося въ керченскихъ опытахъ и занятаго мыслью о перенесеніи этихъ опытовъ снова на Луганскій заводъ.

Но въ октябрѣ 1857 г. Мальцевъ сообщилъ Директору Департамента Горныхъ и Соляныхъ Дѣлъ, что разстроенное

его здоровье не позволяетъ ему входить въ новыя предпріятія[1]).

Послѣдній проектъ, относящійся къ 1855 году—проектъ Дурасовыхъ и Перозіо.

Въ своемъ прошеніи въ декабрѣ 1855 года братья Дурасовы и Перозіо представили проектъ, обезпечивающій, по ихъ мнѣнію, постройку и ремонтъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ отечественными продуктами „безъ всякой зависимости отъ чужеземцевъ", для чего предполагалось учредить частную компанію, съ первоначальнымъ капиталомъ въ 500.000 рублей, на подробно выработанныхъ условіяхъ, приведенныхъ цѣликомъ у А. П. Кеппена въ его „Матеріалахъ для исторіи горнаго дѣла на югѣ Россіи" (Харьковъ, 1899 г., стр. 4—6).

Какъ это нерѣдко случалось съ проектами подобнаго рода, и данный проектъ Дурасовыхъ и Перозіо встрѣтилъ отрицательное отношеніе со стороны горнаго начальства Луганскаго завода. Полковникъ Летуновскій, горный начальникъ Луганскаго завода, въ своемъ отзывѣ по поводу этого проекта Дурасовыхъ и Перозіо объяснилъ слѣдующее: мѣсторожденія желѣзныхъ рудъ на югѣ Россіи не богаты и кромѣ того тѣ изъ нихъ, на которыхъ контрагенты предполагаютъ основать свое предпріятіе, горное вѣдомство имѣетъ въ виду использовать для снабженія Луганскаго завода чугуномъ. Если опыты плавки чугуна изъ мѣстныхъ рудъ на Луганскомъ заводѣ покажутъ ихъ пригодность, то только въ такомъ случаѣ можно будетъ приступать къ устройству рельсопрокатнаго завода.

Каменнаго угля изъ Лисичанскаго рудника будетъ недостаточно для обезпеченія дѣйствія предпріятій, проектируемыхъ г.г. Дурасовыми и Перозіо. Что же касается помощи этому начинанію со стороны Луганскаго завода, то

[1]) См. А. П. Кеппенъ „Матеріалы для исторіи горнаго дѣла на югѣ Россіи", Харьковъ, 1899 г.

это „вспомоществованіе“, по словамъ Летуновскаго, можетъ быть оказано „только матеріалами и припасами для него не нужными или излишними“.

На основаніи такого заключенія полковника Летуновскаго. Министръ Финансовъ приказалъ объявить просителямъ о причинахъ, по которымъ ихъ просьба удовлетворена быть не можетъ. Эти затрудненія заставили просителей измѣнить свой первоначальный проектъ и представить Министру Финансовъ новое ходатайство, содержанія слѣдующаго: контрагенты обязывались устроить опытную *доменную* печь на одномъ изъ открытыхъ рудниковъ, преимущественно, при селеніи Государевъ-Буеракъ; обязывались приступить къ развѣдкамъ желѣзныхъ рудъ; обязывались производить каменноугольныя разработки на общемъ основаніи и лишь временно, до развитія этихъ разработокъ испрашивали себѣ право пользоваться Лисичанскимъ углемъ и т. д.[1]).

Но и этотъ проектъ не былъ принятъ, т. к. мѣсторожденія желѣзныхъ рудъ и каменнаго угля, объ уступкѣ которыхъ ходатайствовали просители, были необходимы для вновь проектировавшагося въ то время казеннаго чугуноплавильнаго завода.

Такимъ образомъ, опыты казенной выплавки чугуна, неизмѣнно оканчивавшіеся неудачей, служили поводомъ для того, чтобъ не давать ходу иниціативѣ частныхъ лицъ.

Затѣмъ, до второй половины 60-хъ годовъ наши источники не обнаруживаютъ никакихъ слѣдовъ существованія попытокъ частныхъ лицъ завести на югѣ Россіи доменное и рельсопрокатное дѣло. Начиная же съ 1865 года мы встрѣчаемся съ попытками этого рода, окончившимися, какъ извѣстно, въ концѣ 60-хъ годовъ учрежденіемъ Юзовскаго завода, перваго и притомъ частнаго предпріятія на югѣ

---

[1]) Подробности см. А. П. Кеппенъ „Матеріалы для исторіи горнаго дѣла на югѣ Россіи“, Харьковъ, 1899 г.

Россіи, успѣшно справившагося съ проблемой доменной плавки на южномъ сырьѣ.

Въ концѣ 1865 года генералъ адьютантъ князь Васильчиковъ и нѣкоторыя другія лица, предполагая организовать въ „Екатеринославскомъ каменноугольномъ Бассейнѣ“ рельсопрокатное производство, обратились къ Министру Финансовъ съ просьбой выяснить его точку зрѣнія по этому предмету. Въ частности князя Васильчикова интересовалъ вопросъ, можно ли было расчитывать такому предпріятію на правительственную поддержку обезпеченіемъ дѣйствія завода заказомъ значительнаго количества рельсовъ.

Министръ Финансовъ отвѣтилъ на это прошеніе подробной Всеподданѣйшей докладной запиской, несомнѣнно, отражавшей возрѣнія на этотъ предметъ тогдашнихъ руководителей нашей внутренней экономической политики.

Записка эта подробно приведена у А. П. Кеппена въ его „Матеріалахъ для исторіи рельсового производства въ Россіи“, стр. 44.

Въ этой запискѣ заслуживаетъ большого вниманія та финансово-государственная точка зрѣнія, которой проникнуто приведенное выше разсужденіе.

По желанію Императора Александра II, признавшаго это дѣло „первѣйшей важности для будущности Россіи“, вопросъ этотъ былъ подвергнутъ обсужденію въ Совѣтѣ Министровъ 17 февраля 1866 г., подъ предсѣдательствомъ самого Государя, причемъ были одобрены предварительныя предположенія Министра Финансовъ, какъ о поощреніи солидныхъ компаній къ устройству рельсовыхъ заводовъ на югѣ Россіи, такъ и объ усиленіи тамъ казенной выплавки чугуна и основаніи рельсоваго завода съ тѣмъ, чтобы окончательныя по симъ предметамъ Высочайшія разрѣшенія были въ свое время испрошены по собраніи ближайшихъ свѣдѣній и составленіи полныхъ соображеній относительно

устройства, какъ казеннаго, такъ и частныхъ рельсовыхъ заводовъ [1]).

Встрѣченный очень сочувственно, проектъ князя Васильчикова объ устройствѣ завода въ Бахмутскомъ уѣздѣ въ дачахъ села Желѣзнаго не получилъ осуществленія, потому что Министерство Государственныхъ Имуществъ не согласилось тогда ни на какихъ условіяхъ отвести требуемую для завода и каменноугольной копи площадь (id).

Наконецъ, послѣднее неудачное предпріятіе имѣло мѣсто въ декабрѣ 1867 г., въ Ростовѣ-на-Дону. Владѣлецъ ростовскаго желѣзодѣлательнаго и механическаго завода почетный гражданинъ Фронштейнъ испросилъ выдачу ему субсидіи въ 135.000 р., въ видахъ содѣйствія къ основанію въ Ростовѣ или близь него чугунно-плавильнаго и рельсоваго завода.

Опыты проплавки мѣстныхъ рудъ на мѣстномъ антрацитѣ кончились неудачно, и Фронштейнъ въ іюлѣ 1869 г. обратился къ Министру Финансовъ съ докладной запиской, гдѣ указывалъ, что для исполненія принятыхъ имъ на себя обязательствъ ему приходилось бы обратиться къ желѣзорудным и каменноугольнымъ мѣсторожденіямъ Екатеринославской губерніи, болѣе чѣмъ за 200 верстъ отъ Ростова, гдѣ находился его заводъ, и, построивъ тамъ доменную печь, при ней же возвести совершенно новый рельсовый заводъ и кромѣ того устроить механическое и литейное заведенія, необходимыя для ремонта перваго.

Въ виду отсутствія средствъ для осуществленія всего этого, Фронштейнъ просилъ заказъ рельсъ замѣнить заказомъ на желѣзодорожныя оси, колеса и рессоры.

Получивъ отъ казны задатокъ, Фронштейнъ, повидимому, и не собирался выполнять свои обязательства передъ казной по поставкѣ различныхъ желѣзнодорожныхъ мате-

---

[1]) А. П. Кеппенъ „Матеріалы для исторіи рельсоваго производства въ Россіи", стр. 46.

ріаловъ. Съ учрежденіемъ Новороссійскаго Общества, обязательства Фронштейна передъ казной были приняты этимъ Обществомъ.

Новороссійское Общество (заводъ Юза).

Въ 1868 году пріѣхалъ въ Россію Джонъ Юзъ, бывшій главнымъ техникомъ Мильвельскаго завода въ Лондонѣ, и предложилъ построить въ Новороссіи чугуноплавильный, желѣзодѣлательный и рельсопрокатный заводъ.

Въ слѣдующемъ, 1869 году, 18 апрѣля, былъ Высочайше утвержденъ договоръ объ образованіи „Новороссійскаго Общества каменноугольнаго, желѣзнаго и рельсоваго производства", для устройства на югѣ Россіи каменноугольныхъ шахтъ и желѣзодѣлательнаго завода, съ обязательствомъ довести выплавку чугуна изъ мѣстныхъ матеріаловъ до 100 тоннъ въ недѣлю, а добычу каменнаго угля (если въ томъ встрѣтится надобность у правительства) до 2.000 тоннъ въ сутки. При этомъ правительство даровало Обществу премію въ 50 коп. за каждый пудъ рельсовъ въ продолженіи 10 лѣтъ, на количество, не превышающее, однако, 3.000.000 пудовъ.

Въ 1868 году коммерціи совѣтникъ С. С. Поляковъ получилъ концессію на сооруженіе Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги, причемъ выдача ему этой концессіи была обусловлена обязательствомъ построить на югѣ Россіи желѣзодѣлательный заводъ, дѣйствующій на мѣстномъ сырьѣ и изготовляющій не менѣе 500.000 рельсовъ въ годъ. Съ этою цѣлью отъ Полякова былъ взятъ залогъ въ 500.000 рублей и ему былъ отчужденъ участокъ земли въ 500 десятинъ, съ богатыми залежами каменнаго угля и желѣзныхъ рудъ.

Послѣдующими Высочайшими повелѣніями 1872 года Полякову было разрѣшено устроить два акціонерныхъ Об-

щества: а) Южно-русской каменноугольной промышленности, съ основнымъ капиталомъ 1.700.000 рублей и б) Общества Азовскаго рельсоваго завода, съ акціонернымъ капиталомъ въ 1.500.000 руб.

Менѣе чѣмъ черезъ два года послѣ этого, въ началѣ 1874 г., Поляковъ, какъ Предсѣдатель Правленій этихъ двухъ Обществъ, подалъ прошеніе, въ которомъ объяснилъ, что предназначенная для устройства рельсоваго завода мѣстность оказалась неудобною, вслѣдствіе недостатка воды, почему Общество вынуждено было избрать другую мѣстность, близь станціи Константиновки, Курско-Харьково-Азовской ж. д.; что затѣмъ послѣдовало соглашеніе съ Новороссійскимъ Обществомъ о принятіи имъ на себя обязательствъ, возложенныхъ на Общество Азовскаго рельсоваго завода, въ отношеніи устройства къ 1 октября 1876 г. рельсоваго завода [1]).

Съ разрѣшенія правительства, сліяніе этихъ двухъ Обществъ состоялось, согласно Высочайше утвержденнаго 23 мая 1875 г. Положенія Комитета Министровъ.

Правительство, выдавая концессію Полякову, обязало его устроить вмѣстѣ съ тѣмъ горнопромышленное предпріятіе. Та же *тенденція комбинировать заводское и желѣзнодорожное предпріятія* проглядываетъ въ отношеніяхъ правительства съ Джономъ Юзомъ. Вмѣстѣ съ разрѣшеніемъ на устройство рельсопрокатнаго завода, онъ получилъ концессію на постройку Константиновской желѣзной дороги.

Къ устройству своего завода Д. Юзъ приступилъ въ половинѣ 1870 г. Мѣсто, избранное имъ для постройки завода, находилось на берегу рѣки Кальміуса, на землѣ Свѣтлѣйшаго князя Ливена, въ Бахмутскомъ уѣздѣ. По условію съ княземъ, земля была отведена заводу въ количествѣ 150 десятинъ, безвозмездно, на 30 лѣтъ. Новорос-

[1]) А. П. Кеппенъ „Матеріалы для исторіи рельсоваго производства Россіи", стр. 58.

сійское Общество имѣло исключительное право добывать по всей землѣ князя Ливена всякіе горные продукты, съ уплатой извѣстной попудной платы.

Въ концѣ 70-хъ годовъ Новороссійское Общество разрабатывало 4 угольныхъ пласта: Смоляниновскій, Алексѣевскій, Семеновскій и Александровскій.

Для доменной плавки заводъ пользовался рудами, давно извѣстными, находящимися на югѣ отъ завода, въ разстояніи отъ 25 до 40 верстъ, въ Маріупольскомъ уѣздѣ, недалеко отъ рѣки Кальміуса, близь селеній: Стилла, Ново-Троицкое, Большая Каракуба, Александринская, Благодатная и Николаевка.

Одновременно съ устройствомъ шахтъ, началась постройка первой домны, а затѣмъ желѣзодѣлательнаго и рельсоваго завода со всѣми необходимыми къ нему принадлежностями: механическими мастерскими, кузнями, кирпичнымъ заводомъ, рудо- и известкообжигательными печами, плотиной на Кальміусѣ, водокачкой, водопроводной сѣтью и т. п.

Для соединенія завода со станціею Юзово, Константиновской жел. дор., Общество построило на свой счетъ желѣзнодорожную вѣтвь длиною въ 10 верстъ.

Для помѣщенія рабочихъ и служащихъ были построены дома и балаганы (болѣе 300). Къ концу 70-хъ годовъ на заводѣ была почтово-телеграфная станція, двѣ школы (русская и англійская) и больница на 12 кроватей, съ докторомъ и аптекой.

Въ 1871 году, 24 апрѣля, была начата плавка чугуна изъ доменной печи. Послѣ трехдневной плавки, давшей нѣсколько сотъ пудовъ довольно хорошаго чугуна, внутри печи начала образовываться настыль, которая до того увеличилась, что вынудила выдуть печь. Послѣ девятимѣсячнаго ремонта, дѣйствіе доменной печи возобновилось 24 января 1872 года, и съ этого времени началась правильная плавка

чугуна на Юзовскомъ заводѣ, первомъ частномъ доменномъ заводѣ юга Россіи.

Приблизительно, въ то же время, именно въ 1870 году, русскій капиталистъ Д. А. Пастуховъ, безъ непосредственныхъ денежныхъ пособій отъ казны [1]), положилъ начало металлическому заводу, у станціи Сулинъ, Козлово-Воронежско-Ростовской жел. дор. Плавка чугуна велась на антрацитѣ.

Первый чугунъ былъ полученъ осенью 1872 года, но жаръ, развиваемый антрацитомъ, былъ очень великъ и портилъ горнъ, отчего пришлось выдуть доменную печь. „Всѣ предпринимавшіеся затѣмъ усилія къ установленію правильной плавки чугуна на антрацитѣ не привели къ желательнымъ результатамъ, такъ что дальнѣйшее продолженіе опытовъ было пріостановлено, а самый заводъ сталъ заниматься передѣлкою старыхъ рельсовъ и желѣзной ломи въ сортовое желѣзо“ (статья А. П. Кеппена въ „Историко-статистическомъ обзорѣ промышленности Россіи“, т. I).

Такимъ образомъ, въ 70-хъ годахъ прошлаго вѣкѣ доменное производство въ Россіи было представлено лишь однимъ заводомъ Юзовскимъ, Новороссійскаго Общества.

Характеристика дѣятельности Юзовскаго завода и его описаніе находится въ статьѣ инженера Зилова „Заводъ Новороссійскаго Общества (Юза)“ въ № 4 „Южно-Русскаго Горнаго Листка“ за 1880 г.

Съ самаго начала работъ завода до 19 марта 1879 г. было заводомъ добыто и произведено (въ круглыхъ цыфрахъ:

Каменнаго угля	36.500.000	пуд.
Чугуна	6.000.000	„
Рельсовъ желѣзныхъ . .	3.500.000	„
Сортового желѣза . . .	1.000.000	„

[1]) Не получивъ непосредственныхъ денежныхъ субсидій, Пастуховъ всетаки получилъ отъ правительства, по особо дешевой цѣнѣ, весь запасъ стараго чугуна и желѣзнаго лому, въ нѣсколько сотъ тысячъ пудовъ, находящихся въ Николаевскомъ Адмиралтействѣ.

По годамъ производительность завода и рудниковъ Общества распредѣлялась т. о. [1])

Таблица № 26.

	Уголь.	Чугунъ.	Рельсы.	Сорт. желѣзо.
1872 г. . .	?	360.000	—	—
1873 „ . .	3.850.000	487.000	143.000	19.500
1874 „ . .	4.300.000	435.000	343.000	158.000
1875 „ . .	5.670.000	540.000	575.000	188.000
1876 „ . .	5.960.000	1.020.000	810.000	216.000
1877 „ . .	6.850.000	1.430.000	850.000	285.000
1878 „ . .	8.320.000	1.470.000	600.000	153.000

Несомнѣнно, эта таблица показываетъ постоянный ростъ дѣятельности завода; уменьшеніе цыфръ производства рельсовъ и сортового желѣза въ 1878 г. объясняется окончаніемъ казенныхъ заказовъ.

Почти все производство завода поступало для надобностей желѣзныхъ дорогъ и на оборудованіе самого завода. „Почти весь уголь и чугунъ, говоритъ Зиловъ, пошли на выдѣлку рельсовъ и сортового желѣза; продано же было мало. Сортовое желѣзо, въ большей половинѣ, пошло на потребности самого завода, такъ что въ продажу было пущено также не очень много. Слѣдовательно, почти единственный продуктъ, который продавалъ заводъ, это рельсы“.

Причинъ этого было нѣсколько. Во-первыхъ, заводъ самъ нуждался въ матеріалѣ для оборудованія и потому пускалъ свои продукты именно для этой цѣли. Затѣмъ, изготовляемые Новороссійскимъ заводомъ продукты первое время обходились дорого и это затрудняло сбытъ на рынкѣ продуктовъ такого завода, какъ Юзовскій, завода молодого, еще не успѣвшаго стяжать себѣ надлежащей коммерческой репутаціи. Наконецъ, послѣдняя причина, тормозящая сбытъ продуктовъ Юзовскаго завода—та же, съ которой мы не-

[1]) Данныя этой таблицы незначительно отличаются отъ цыфръ оффиціальныхъ источниковъ.

однократно встрѣчались въ предыдущемъ изложеніи: затрудненія въ области желѣзнодорожнаго транспорта и конкурренція иностраннаго продукта. Какъ говоритъ Зиловъ,

„четвертая причина, которая вліяетъ уже въ настоящее время, это недоконченность путей сообщенія, которая задерживаетъ сбытъ на югъ и на западъ (главнымъ образомъ, въ Черное море) и гдѣ бы продукты завода могли теперь уже конкуррировать цѣной съ иностранными, и наконецъ, пятая причина, задерживающая, напримѣръ, сбытъ чугуна, угля на сѣверъ—низкая пошлина и низкій тарифъ на Николаевской желѣзной дорогѣ, а въ доказательство того, что цѣна, напримѣръ, на чугунъ не высока, скажу, что Луганскому заводу, покупающему здѣсь чугунъ въ большомъ количествѣ, онъ обходится дешевле англійскаго, привезеннаго черезъ Таганрогъ“.

Итакъ, предыдущее показываетъ, что центръ тяжести дѣятельности Юзовскаго завода лежалъ въ казенныхъ заказахъ, въ поставкѣ рельсъ и именно рельсъ желѣзныхъ. Между тѣмъ въ это время въ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ Западной Европы замѣчался *переворотъ, выразившійся въ тенденціи перехода съ желѣзныхъ рельсъ на стальные,* которыя обходятся дороже желѣзныхъ на 30%, между тѣмъ служатъ, по крайней мѣрѣ, вдвое болѣе, чѣмъ желѣзные рельсы[1]). Въ 1875 году, 21 марта, по докладу Министра Финансовъ статсъ-секретаря Рейтерна, была образована комиссія для разсмотрѣнія вопросовъ, касающихся снабженія рельсами нашихъ желѣзныхъ дорогъ. Собраніе необходимыхъ свѣдѣній и данныхъ по вопросамъ, подлежащимъ разсмотрѣнію комиссіи, было возложено на чиновника особыхъ порученій Министерства Финансовъ фонъ-Бушена, который выполнилъ это порученіе въ особомъ трудѣ, подъ заглавіемъ „Сборникъ свѣдѣній по вопросамъ о снабженіи русскихъ желѣзныхъ дорогъ рельсами, подвижнымъ составомъ и прочими принадлежностями“. (С.П.Б., 1876 года).

---

[1]) А. П. Кеппенъ. „Матеріалы для исторіи рельсоваго производства въ Россіи“, стр. 69.

Работы названной комиссіи чрезвычайно обстоятельныя и интересныя и по справедливости заслужившія лестную характеристику Комитета Министровъ[1]), рисуютъ довольно подробную картину положенія рельсоваго производства въ Россіи. Отсылая желающихъ подробно познакомиться съ этимъ интереснымъ вопросомъ къ вышеназванному труду фонъ Бушена и А. П. Кеппена, мы коснемся этой темы постольку, поскольку она имѣетъ отношеніе къ предмету нашего изложенія въ настоящее время—сталерельсовому производству Юзовскаго завода.

Общее количество ежегодной выдѣлки рельсовъ въ Россіи въ 1874 году достигало почти трехъ милліоновъ пудовъ.

За исключеніемъ Новороссійскаго и Демидовскаго заводовъ, гдѣ чугунъ для выдѣлки рельсъ выплавлялся изъ мѣстныхъ рудъ, главнымъ матеріаломъ при первоначальномъ рельсовомъ производствѣ служили у насъ старые рельсы.

Общее количество рельсовъ, приготовленныхъ на русскихъ заводахъ съ 1856 г. по 1 января 1875 г. опредѣляется фонъ Бушеномъ въ такихъ размѣрахъ:

Рельсовъ новыхъ желѣзныхъ . . .	8.215.609 пуд.
Рельсовъ, перекатанныхъ изъ старыхъ	14.875.998 „
Всего . .	23.091.607 пуд.

По даннымъ того же фонъ Бушена, не болѣе 11—12% рельсовъ, уложенныхъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ, изготовлено въ Россіи; такое же примѣрно количество рельсъ привезено было изъ-за границы съ оплатою пошлины и наконецъ болѣе 3/4 всего количества рельсовъ ввезенно въ Россію безпошлинно, что составляетъ отъ

[1]) Который высказалъ, что комиссія выполнила возложенную на нее задачу съ такимъ добросовѣстнымъ рвеніемъ и съ такимъ полнымъ знаніемъ дѣла, что результаты занятій комиссіи представляютъ рѣдкое, по своей полнотѣ и основательности, исполненіе Высочайше возложеннаго на комиссію порученія.

90 до 100 милліоновъ пудовъ въ теченіе 30 лѣтъ (1845—1875 г.г.). Стальныхъ рельсовъ до 1875 г. наши желѣзныя дороги потребовали около $7^{3}/_{4}$ милліоновъ пудовъ, что составляетъ не болѣе 6% всего количества употребленныхъ ими рельсовъ.

Разсматривая направленіе внутренней политики въ области рельсоваго производства, Высочайше учрежденная комиссія 1875 года констатировала, что правительство еще въ 1867 году признало нужнымъ принять мѣры къ упроченію у насъ выдѣлки желѣзнодорожныхъ принадлежностей, черезъ предоставленіе заводамъ казенныхъ заказовъ. Однако, политика правительства въ этомъ вопросѣ состояла въ томъ, чтобы поддерживать казенными заказами заводы уже существующіе, но никакъ не вызывать къ возникновенію новые заводы, съ исключительною цѣлью выполненія казенныхъ заказовъ. Снабжая заводы, для ихъ поддержанія, заказами, правительство платило за рельсы и принадлежности цѣны нѣсколько высшія, сравнительно съ цѣнами заграничными, чтобы способствовать успѣшному исполненію этихъ заказовъ въ Россіи и изъ русскихъ матеріаловъ.

Обращаясь къ вопросу о мѣропріятіяхъ, необходимыхъ у насъ для развитія стале-рельсоваго производства, Высочайше учрежденная комиссія 1875 г. высказала слѣдующее.

На основаніи данныхъ конца 1875 года, годовая потребность русскихъ желѣзныхъ дорогъ въ стальныхъ рельсахъ была опредѣлена въ размѣрѣ до $9^{1}/_{2}$ милл. пудовъ, а чугунно-желѣзное производство, удовлетворяющее этой потребности, представлялось въ такихъ цыфрахъ: въ четырехлѣтіе 1869—1873 г.г. производство чугуна доходило до 23 мил. пуд. въ годъ, изъ нихъ получалось до $15^{1}/_{2}$ мил. пуд. ежегодно разнаго желѣза. Изъ этого послѣдняго количества 0,5—1 милл. пуд. вывозилось заграницу, остальное шло на внутреннее потребленіе, которое кромѣ того удовлетворялось заграничнымъ привозомъ въ слѣдующихъ раз-

мѣрахъ: чугуна ввозилось 6,75 милл. пуд. и желѣза не въ дѣлѣ 17,8 милл. пуд. (среднее за трехлѣтіе 1872—1874 г.г.)

Причину слабаго у насъ возрастанія чугунно-желѣзнаго производства комиссія усматривала въ томъ, что на востокѣ, на сѣверѣ и въ центрѣ Россіи это производство основывается на древесномъ топливѣ, а въ Царствѣ Польскомъ— хотя и на мѣстномъ каменномъ углѣ, но добываемомъ въ такомъ незначительномъ количествѣ, что уголь приходилось выписывать изъ Силезіи и вообще все металлургическое производство Польши имѣло лишь мѣстное значеніе.

Оставался югъ, съ его Новороссійскимъ заводомъ, благополучно разрѣшившимъ данную проблему.

Переходя къ вопросу о мѣрахъ развитія стале-рельсоваго производства, комиссія прежде всего остановилась на вопросѣ о таможенной охранѣ рельсоваго производства и констатировала, что хотя въ 1871 году на иностранные стальные рельсы была наложена пошлина въ размѣрѣ 45 коп. съ пуда, но несмотря на это желѣзнодорожныя общества продолжали пользоваться безпошлиннымъ привозомъ иностранныхъ рельсовъ въ широкихъ размѣрахъ.

Отказываясь отъ идеи поднятія пошлины на заграничные рельсы, Высочайше учрежденная комиссія 1875 года, въ согласіи съ ходатайствомъ Съѣзда горныхъ и механическихъ заводчиковъ, бывшаго въ Петербургѣ въ 1875 году, высказалась за необходимость прекращенія безпошлиннаго пропуска рельсовъ и желѣзнодорожныхъ принадлежностей, необходимыхъ для постройки и ремонта желѣзныхъ дорогъ. Кромѣ того, комиссія, имѣя въ виду уже устанавливающуюся практику введенія въ желѣзнодорожныя концессіи оговорки о пріобрѣтеніи русскихъ матеріаловъ при постройкѣ желѣзныхъ дорогъ, признала необходимымъ, чтобы при выдачѣ концессій на сооруженіе желѣзныхъ дорогъ, вводилось условіе о необходимости пріобрѣтенія въ Россіи не менѣе половины желѣзныхъ и стальныхъ рельсовъ для постройки

и ремонта желѣзныхъ дорогъ. Наконецъ, по мнѣнію комиссіи, если желѣзнымъ дорогамъ понадобилось бы пріобрѣтать за границей рельсы, то чтобъ это производилось непремѣнно съ оплатой пошлины.

Кромѣ этихъ мѣропріятій, по самому существу своему расчитанныхъ на длительное дѣйствіе, комиссія остановилась на идеѣ поощрительной преміи заводамъ, производящимъ стальные рельсы, въ количествѣ 35 коп. за пудъ, исходя изъ цѣны пуда рельсъ въ 2 руб., и на необходимости продолжать систему казенныхъ заказовъ.

Въ согласіи съ этими заключеніями комиссіи, 14 мая 1876 г. получило Высочайшее утвержденіе положеніе Комитета Министровъ о водвореніи у насъ рельсоваго производства[1]), а черезъ нѣсколько мѣсяцевъ послѣ этого акта, 13 августа 1876 г., было Высочайше утверждено Положеніе Комитета Министровъ о выдачѣ заказа въ 12 мил. пуд. рельсъ, на 3—5 лѣтъ, по цѣнѣ 2 руб. 30 к. съ пуда, восьми заводамъ, въ т. числѣ заводу Новороссійскаго Общества—2,7 мил. пуд.

По условіямъ заказа, выданнаго на поставку означенныхъ 12 мил. пуд. рельсовъ, правительствомъ удерживается 35 коп. за пудъ до тѣхъ поръ, пока заводчикъ произведетъ для частной продажи пропорціональное количество стальныхъ рельсовъ. Этой оговоркой имѣлось ввиду, очевидно, улучшить и удешевить товаръ, ибо, какъ говоритъ инженеръ Зиловъ, „чтобы получить частный заказъ, надо во первыхъ и сдѣлать что-нибудь порядочное, а во вторыхъ взять не дороже заграничнаго + пошлина“.

Въ договорѣ, заключенномъ правительствомъ съ Новороссійскимъ Обществомъ 30 іюня 1877 г. на поставку рельсъ, имѣлась оговорка: если окажется сталь изъ мѣстныхъ рудъ годною, то изготовлять рельсы только изъ нея, не

[1]) См. А. П. Кеппенъ „Матеріалы для исторіи рельсоваго производства въ Россіи“, стр. 80 и слѣд.

выписывая ничего изъ за-границы. Въ этой оговоркѣ отразилось недовѣріе правительственныхъ круговъ къ качеству мѣстныхъ донецкихъ рудъ.

Оживленіе рельсоваго дѣла, при недостаточности отечественнаго доменнаго производства и необходимости перерабатывать старый и очень часто заграничный матеріалъ, вскрыли то противорѣчіе между доменными и передѣльными заводами, которое нерѣдко наблюдалось впослѣдствіи въ исторіи нашей металлургической промышленности. И это противорѣчіе той и другой отраслей промышленности возникло вскорѣ послѣ закона 1876 года, касающагося нашего сталерельсоваго производства.

Въ результатѣ побѣдило то теченіе, которое представляло интересы самостоятельнаго русскаго сталерельсоваго производства на своемъ сырьѣ. Комитетъ Министровъ въ январѣ 1879 г. высказался противъ производства рельсовъ изъ иностранныхъ матеріаловъ по тѣмъ же государственнымъ соображеніямъ: развитіе производства рельсовъ изъ иностранныхъ матеріаловъ, по мнѣнію Комитета Министровъ, „не можетъ ни послужить къ огражденію нашей сталерельсовой промышленности отъ вліяніе на нее западныхъ рынковъ, ни обезпечить наши дороги на случай политическихъ замѣшательствъ “(Кеппенъ цит. соч. стр. 88).

Однако, эти намѣренія, при практическомъ ихъ осуществленіи, столкнулись съ неподготовленностью нашихъ доменныхъ заводовъ къ снабженію рынка чугуномъ въ достаточномъ количествѣ: передѣльные заводы, приступивъ къ исполненію контрактовъ по поставкѣ казеннымъ желѣзнымъ дарогамъ стальныхъ рельсъ, начали предъявлять удостовѣренія о невозможности получить въ Россіи пригодный для производства чугунъ въ достаточномъ количествѣ. Получилась серьезная коллизія: съ одной стороны—безусловная необходимость развивать сталерельсовое производство на отечественномъ сырьѣ, а съ другой стороны—

невозможность получить это сырье. Выходомъ изъ этого положенія Министерство Путей Сообщенія избрало созывъ Съѣзда желѣзозаводчиковъ, состоявшагося 2 марта 1879 г.

Въ концѣ концовъ, на основаніи того, что было выяснено петербургскимъ Съѣздомъ желѣзозаводчиковъ, были изданы: Высочайше утвержденное 23 мая 1880 г. Положеніе Комитета Министровъ о мѣрахъ къ развитію въ Россіи рельсоваго производства и правила 1880 года о провѣркѣ происхожденія матеріаловъ при сталерельсовомъ производствѣ. Эти акты представляютъ собою рѣшительную побѣду заводовъ, работающихъ на собственномъ сырьѣ, надъ заводами, перерабатывающими иностранный матеріалъ.

Таковъ былъ, въ общемъ, циклъ правительственныхъ мѣропріятій, направленныхъ на развитіе рельсоваго производства. По отношенію къ югу Россіи, въ интересующій насъ періодъ, т. е. до 80-хъ годовъ прошлаго столѣтія, эти мѣропріятія не имѣли своимъ результатомъ развитіе именно стале-рельсоваго производства на Юзовскомъ заводѣ. По крайней мѣрѣ, въ приведенной у Кеппена таблицѣ подъ заглавіемъ „Производительность рельсовъ по заводамъ 1846—1895 годы“ стальные рельсы показаны лишь съ 1882 года. Инженеръ Зиловъ, въ своей статьѣ о Новороссійскомъ заводѣ въ „Южномъ Горномъ Листкѣ“ за 1880 годъ также говоритъ о сталерельсовомъ производствѣ Юзовскаго завода, какъ о чемъ то будущемъ.

Предыдущее изложеніе показываетъ, что правительственныя мѣропріятія, имѣющія цѣлью развитіе отечественнаго стале-рельсоваго производства, были проникнуты тенденціями, вытекающими изъ желѣзнодорожнаго строительства, основанными на желаніи поставить насъ внѣ зависимости отъ иностранцевъ въ отношеніи полученія желѣзнодорожныхъ матеріаловъ. Мы считали бы умѣстнымъ назвать эти тенденціи государственно-финансовыми.

Приблизительно въ то же время *вопросъ о необходи-*

мости развитія желѣзнаго производства на югѣ Россіи возникъ и на Съѣздахъ горнопромышленниковъ юга Россіи и именно на первомъ Съѣздѣ горнопромышленниковъ юга Россіи, въ 1874 году.

Въ программу этого Съѣзда вопросъ о желѣзномъ производствѣ включенъ не былъ, Съѣздъ этотъ выражалъ интересы исключительно каменноугольной промышленности, и на Съѣздѣ вопросъ о желѣзномъ производствѣ и необходимости его развитія возникъ *совершенно по другимъ основаніямъ и въ другой обстановкѣ: желѣзное производство на югѣ Россіи необходимо, какъ рынокъ сбыта для каменноугольной промышленности.* Эта тенденція проникаетъ докладъ, представленный по этому вопросу П. А. Вагнеромъ первому Съѣзду горнопромышленниковъ юга Россіи. Развитіе желѣзнаго производства, говоритъ П. А. Вагнеръ въ своемъ докладѣ, необходимо прежде всего „для усиленія каменноугольной промышленности", хотя, конечно, оно имѣетъ значеніе и „само по себѣ", такъ какъ, „являясь однимъ изъ главныхъ потребителей угля, въ то же время производитъ и сталь, и желѣзо, необходимыя для желѣзныхъ дорогъ, для флота и фабричной дѣятельности"[1]).

Этотъ же взглядъ нашелъ отраженіе въ докладѣ П. Н. Горлова I Съѣзду горнопромышленниковъ юга Россіи по вопросу о развитіи желѣзныхъ дорогъ на югѣ Россіи. См. напр. слѣдующее мѣсто этого доклада: „Донецкій кряжъ, вслѣдствіе улучшенія существующихъ путей, проведенія вышеобъясненныхъ новыхъ дорогъ, каналовъ и улучшеній портовъ проявитъ жизнь, полную силъ; но дѣятельность его получитъ зрѣлость и развитіе только тогда, когда на его обширной площади разовьется металлургическое дѣло, крайне нужное и полезное государству".

[1]) См. докладъ П. А. Вагнера I Съѣзду горнопромышленниковъ юга Россіи „о необходимости развитія желѣзнаго производства на югѣ Россіи". Напечатанъ въ Отчетѣ Предсѣдателя Съѣзда. стр. 43.

И, очевидно, такая постановка вопроса и такая точка зрѣнія не являлись чѣмъ-то случайнымъ, а представляли собою безспорный и рѣшенный пунктъ платформы дѣятелей южной горной промышленности того времени. Въ этомъ убѣждаетъ насъ то обстоятельство, что, какъ видно изъ отчета предсѣдателя I-го Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи, такая постановка этого вопроса въ докладѣ П. А. Вагнера была вполнѣ принята Съѣздомъ. Хотя въ постановленіи Съѣзда говорится и объ усиленіи перевозочныхъ средствъ на Черномъ и Азовскомъ моряхъ, и о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ, и о фабричнозаводской промышленности, но указаніе въ резолюціи Съѣзда на то, что желѣзное производство имѣетъ значеніе для каменноугольной промышленности, какъ мѣстный рынокъ сбыта („безъ перевозки") пріобрѣтаетъ особое значеніе, если принять во вниманіе то обстоятельство, что въ то время каменноугольная промышленность переживала большой кризисъ въ области желѣзнодорожнаго транспорта, желѣзныя дороги не могли и не хотѣли возить каменноугольныхъ грузовъ и ввиду этого созданіе „безперевозочнаго" потребителя каменнаго угля на мѣстѣ представляло большой интересъ.

Та же самая тенденія проглядываетъ въ небольшой брошюрѣ другого дѣятеля тѣхъ временъ, А. Ф. Мевіуса. Брошюра озаглавлена: „Будущность горнозаводскаго промысла на югѣ Россіи", издана въ Петербургѣ въ 1867 г. и содержитъ много интересныхъ свѣдѣній о горной промышленности того времени. На стр. 19 этой брошюры желѣзное производство разсматривается, какъ „важный возбудитель каменноугольной промышленности", не менѣе важной, чѣмъ желѣзныя дороги. И много лѣтъ спустя, въ 1880 г., въ своей статьѣ въ „Южно-Русскомъ Горномъ Листкѣ" о постепенномъ развитіи южнаго горнаго промысла, А. Ф. Мевіусъ, тогда уже видный дѣятель южныхъ горнопромышленныхъ Съѣздовъ, снова возращается къ этой

темѣ и снова жалуется на недостатокъ мѣстнаго рынка сбыта донецкой каменноугольной промышленности.

Однимъ словомъ, намъ представляется несомнѣннымъ, что возникновеніе и развитіе на южныхъ горнопромышленныхъ Съѣздахъ вопроса о желѣзномъ производствѣ происходило подъ угломъ зрѣнія южной каменноугольной промышленности, интересы которой стояли въ центрѣ горнопромышленнаго развитія юга Россіи.

Возвращаясь къ докладу П. А. Вагнера о желѣзномъ производствѣ на югѣ Россіи, мы въ самомъ началѣ этого доклада находимъ перечень причинъ недостаточнаго развитія каменноугольной промышленности на югѣ Россіи и въ числѣ этихъ причинъ на первомъ планѣ—указаніе, что у насъ „нѣтъ желѣзнаго производства со всѣми его отраслями, хотя запросъ на желѣзо очень великъ для желѣзныхъ дорогъ, морского вѣдомства и для домашняго обихода“.

Обращаясь къ вопросу о томъ, обладаемъ ли мы необходимыми элементами для развитія желѣзнаго производства, П. А. Вагнеръ констатируетъ обиліе каменнаго угля и наличіе желѣзной руды. Правда, говоритъ онъ, намъ „только недостаетъ красныхъ желѣзняковъ, необходимыхъ для выдѣлки стали; но и этотъ важный недостатокъ устраняется проведеніемъ желѣзной дороги до Кривого Рога, гдѣ открыты богатыя залежи магнитнаго желѣзняка, великолѣпной руды, для приготовленія стали“.

Докладъ заканчивается предложеніемъ, принятымъ Съѣздомъ, о выдачѣ субсидій желѣзнымъ заводомъ, „постройка которыхъ будетъ заявлена и выполнена въ теченіе первыхъ 10-ти лѣтъ“—на слѣдующихъ основаніяхъ:

1) Желающій построить заводъ представляетъ на разсмотрѣніе г. Министра Государственныхъ Имуществъ подробный проектъ и смѣты на его постройку, съ опредѣленіемъ необходимаго оборотнаго капитала для дѣйствія завода и капитала на постройку желѣзныхъ путей, необходимыхъ для

соединенія завода и рудниковъ между собою и съ главною вѣтвью желѣзной дороги.

2) На капиталъ, такимъ образомъ опредѣленный, выпускаются акціи, которымъ Правительство гарантируетъ 5% доходъ.

3) Капиталъ, реализованный Правительствомъ или управленіемъ завода, выдается Правительствомъ на постройку завода, по мѣрѣ выполненія работъ, какъ это дѣлается при постройкѣ желѣзныхъ дорогъ.

4) Приплачиваемыя Правительствомъ деньги, по взятой имъ на себя гарантіи, зачисляются долгомъ на заводъ, на который впредь до уплаты долга налагается запрещеніе.

5) Уплата долга Правительству производится только тогда, когда заводъ будетъ приносить болѣе 5% дохода, изъ какового избытка половина употребляется на уплату долга, а другая половина выдается въ дивидендъ акціонерамъ.

Эта мѣра выдвигается, какъ общее правило, ибо и комиссія, и первый Съѣздъ горнопромышленниковъ юга Россіи, и цѣлый рядъ послѣдующихъ Съѣздовъ рѣшительно высказываются противъ сепаратныхъ льготъ и мѣръ поощренія отдѣльныхъ предпріятій.

Въ названнной выше брошюрѣ А. Ф. Мевіуса, которую, очевидно, имѣлъ ввиду П. А. Вагнеръ при составленіи своего доклада, необходимость правительственной гарантіи доходовъ металлургическихъ заводовъ мотивируется т. о.: мы бѣдны капиталами, доменное дѣло у насъ—дѣло новое, не менѣе новое, чѣмъ желѣзнодорожное строительство, между тѣмъ правительство гарантируетъ желѣзнодорожнымъ обществомъ 5% доходъ на капиталъ и этотъ дивидендъ фактически иногда доходитъ до 8%.

Очевидно, практика желѣзнодорожнаго строительства того времени была очень яркимъ примѣромъ для дѣятелей первыхъ горнопромышленныхъ Съѣздовъ.

Закончимъ нашу характеристику доменнаго производства на югѣ описаніемъ соціально экономическихъ отношеній, *отношеній между предпринимателями и рабочими*

на Юзовскомъ заводѣ Новороссійскаго Общества, единственномъ заводѣ, представлявшемъ въ то время южное доменное производство. При этомъ наша характеристика неизбѣжно, коснется, какъ доменныхъ рабочихъ, такъ и рабочихъ на каменноугольныхъ шахтахъ Новороссійскаго Общества, ибо раздѣленіе тѣхъ и другихъ, по смежности этихъ предпріятій, представляется невозможнымъ даже для нашего времени. Точно также, какъ это мы видѣли выше, при характеристикѣ вопроса о рабочихъ на Луганскомъ Горномъ заводѣ нельзя было раздѣлить рабочихъ при каменноугольныхъ работахъ отъ рабочихъ при заводскихъ работахъ.

Заселеніе территоріи Юзовскаго завода совершалось съ значительной быстротой. Въ 1856 году, на томъ мѣстѣ, гдѣ въ послѣдующее время былъ построенъ кирпичный заводъ Юза, стоялъ Ливенскій рабочій хуторъ изъ двухъ хатъ и овчарни, кругомъ же, на сколько хваталъ глазъ, была голая степь[1]).

Заселеніе территоріи завода происходило слѣдующимъ образомъ[2]).

Таблица № 27.

Поселилось на заводѣ:

Годъ	Семей	Душъ	Годъ	Семей	Душъ
1870....	42	164	1875....	63	207
1871....	130	231	1876....	164	308
1872....	55	229	1877....	37	145
1873....	35	144	1878....	39	149
1874....	116	339	1879....	100	303

Скопленіе рабочаго люда при поселкѣ вызвало приливъ въ эти мѣста разнаго рода торговцевъ, промышленниковъ и ремесленниковъ.

---

[1]) См. „Сборникъ статистическихъ свѣдѣній по Екатеринославской губерніи". Т. II. Бахмутскій уѣздъ. Екатеринославъ 1886 г. Стр. 229.

[2]) id. стр. 231.

Общее число жителей рудничнаго поселка, по расчетамъ г. Зилова, составляло (къ концу 70-хъ годовъ и въ началѣ 80-хъ годовъ)—4.000 душъ, изъ нихъ собственно рабочихъ—2.000 душъ. Этотъ расчетъ довольно близко подходитъ къ тѣмъ даннымъ, которыя мы находимъ въ вышецитированномъ сборникѣ Екатеринославскаго губернскаго земства по Бахмутскому уѣзду [1]). По земской переписи, произведенной на заводѣ Юза въ іюлѣ 1884 года, заводской поселокъ состоялъ изъ 5494 душъ.

Въ Юзовскомъ поселкѣ коренные, мѣстные жители Бахмутскаго уѣзда составляли 21,6%. Бо́льшій процентъ—именно, около 24% даетъ пришлый элементъ изъ центральныхъ губерній. Южныя и юго-западныя губерніи даютъ также около 20%.

Такой сборный составъ быстро растущаго юзовскаго поселка, конечно, отразился на благоустройствѣ жителей этого поселка.

Въ отношеніи бытовомъ и соціальномъ населеніе поселка распадается на двѣ рѣзко различающіяся между собою группы: на англійскую колонію и на русскихъ рабочихъ и служащихъ.

Англичане живутъ въ каменныхъ домахъ, въ центрѣ заводскаго поселка и вообще по близости къ заводу. Это сравнительно, культурный уголокъ, „со своими нравами и обычаями", какъ говоритъ въ своихъ воспоминаніяхъ А. А. Ауэрбахъ, причемъ старый Юзъ старался доставить имъ различныя развлеченія спортивнаго характера, напр. устраивая скачки. Однако, условія русской жизни отразились и на этихъ болѣе культурныхъ пришельцахъ. Какъ говоритъ А. А. Ауэрбахъ,

[1]) Данныя этого сборника относятся къ первой половинѣ 80-хъ годовъ, тогда какъ наше изложеніе мы оканчиваемъ 70-ми годами. Но разница во времени здѣсь не такъ значительна, и потому при нашихъ характеристикахъ мы пользуемся матеріалами этого сборника, прекрасно составленнаго по даннымъ экспедиціоннаго изслѣдованія.

„у русскихъ они заимствовали только одно: русскую брань и питіе водки, которая пришлась англичанамъ очень по вкусу и которою они такъ злоупотребляли, что многихъ изъ нихъ пришлось Юзу отправлять обратно въ Англію“.

Помѣщенія для служащихъ и рабочихъ „оставляютъ желать лучшаго“, какъ говоритъ инж. Зиловъ или, какъ болѣе конкретно представляетъ дѣло земскій сборникъ по Бахмутскому уѣзду, санитарное состояніе всего этого поселка было крайне плохое.

„За исключеніемъ Новаго-Свѣта, гдѣ поселенцы обязаны устраиваться съ соблюденіемъ правилъ строительнаго устава, заводскія сооруженія, жилыя помѣщенія и холодныя постройки всюду разбросаны безпорядочно... Вообще внѣшнія санитарныя условія поселка благопріятствуютъ зарожденію и развитію болѣзней: базаръ и улицы содержаться не чисто, смрадный, удушливый дымъ и гарь съ завода и рудниковъ смѣшиваются съ угольной и известковой пылью, съ міазмами отъ нечистотъ въ балкѣ и отъ разлагающихся на площади и улицахъ органическихъ отбросовъ и портятъ воздухъ въ весьма значительной степени. Внутренность жилищъ, по крайней мѣрѣ большинства рабочаго населенія, представляется также антигигіеничною, что можно видѣть изъ нижеслѣдующаго. Заводскія сооруженія окружены принадлежащими заводу жилыми домами, „балаганами“ и „каютами“. Въ домахъ, расположенныхъ линіей съ одной стороны завода, живутъ служащіе-англичане, помѣщается главная контора (двухъ-этажное зданіе) и т. п., въ „балаганахъ“—служащіе изъ русскихъ и рабочіе; въ „каютахъ“—исключительно рабочіе. Почти всѣ жилыя строенія безъ дворовъ. За недостаткомъ заводскихъ зданій, часть служащихъ и рабочихъ нанимаетъ за счетъ своего заработка квартиры на „Новомъ Свѣтѣ“ и „Ларинскомъ базарѣ“[1]). Дома и „балаганы“ выстроены изъ мѣстнаго камня и находятся въ центрѣ заводскаго поселка и вообще по близости къ заводу и на болѣе видныхъ мѣстахъ;

[1]) Рабочіе и служащіе пользуются мѣстами для возведенія собственныхъ построекъ (жилья) безплатно, но если вздумаютъ продать постройки, то могутъ не иначе, какъ служащему же или рабочему.

это лучшія изъ заводскихъ жилыхъ помѣщеній, въ особенности дома. „Балаганы“ представляютъ изъ себя довольно длинныя зданія съ нѣсколькими жилыми отдѣленіями, большими и малыми; но внутри ихъ грязно и они до тѣсноты наполнены жильцами. „Каюты“ лѣпятся по окраинамъ, по берегу р. Кальміуса и вообще въ отдаленіи; „каюты“— просто землянки низкія, невзрачныя; есть изъ нихъ такія, что сразу ихъ не замѣтишь,—такъ не велико возвышеніе надъ поверхностью земли, представляемое ихъ крышами, состоящими изъ земли и мусора; стѣны этихъ „зданій“ забраны деревянными досками или выложены камнемъ и легко пропускаютъ сырость; полъ земляной. Проникнуть въ „каюту“ можно, только спустившись въ землю по нѣсколькимъ ступенямъ земляной лѣстницы; „каюты“ темны и тѣсны, воздухъ въ нихъ сырой, затхлый и удушливый, внутренность жилищъ содержится не опрятно. Вообще, обстановка этого жилья вполнѣ антигигіенична, несравненно непригляднѣе обстановки даже „балагановъ“ занятыхъ рабочими же. Между тѣмъ въ каютахъ не рѣдко живутъ семейные рабочіе съ грудными дѣтьми“.

Какъ видно, и эти рабочія жилища на заводѣ Юза, которыя такъ хвалилъ В. Иславинъ, далеки отъ соблюденія минимальныхъ санитарныхъ требованій.

Повидимому, неудобства принятой на Новороссійскомъ заводѣ системы „балагановъ“ и „каютокъ“ сознавались въ то время совершенно ясно; связь этой системы съ невозможностью семейной жизни въ этихъ примитивныхъ помѣщеніяхъ, съ полнѣйшимъ игнорированіемъ индивидуальности рабочаго съ невозможностью для него завести свое хозяйство очевидна не только для англичанина Юза, который, какъ и всякій англичанинъ, высоко ставилъ принципъ home'а, но и для россійскихъ людей, вродѣ инженера Зилова, какъ это видно по его статьѣ, выше нами цитированной. Но по причинамъ общаго характера, присущимъ ранней стадіи капиталистическаго развитія, при быстромъ ростѣ производства и заводскаго поселка,

при отсутствіи профессіональнаго и классового самосознанія у рабочихъ, только что оторванныхъ отъ сохи и глядящихъ съ завода въ деревню—при всѣхъ этихъ условіяхъ, характеризовавшихъ вообще нашу промышленность того времени (какъ это видно изъ отчетовъ фабричныхъ инспекторовъ), конечно, жилищныя условія рабочихъ продолжали оставаться и антисанитарными, и антисоціальными.

Распорядокъ работъ на Юзовскомъ заводѣ характеризуется такими чертами. Заводъ работаетъ днемъ и ночью, двѣнадцатичасовыми смѣнами, съ 6 час. утра и до 6 час. вечера и обратно. Отъ $8^1/_2$ до 9 час. утра—завтракъ, между 1 ч. и 2-мя дня—обѣдъ.

Количество работы неравномѣрно и, конечно, зависитъ отъ заказовъ, при ихъ же колебаніи соотвѣтственно колеблется и число рабочихъ, и заработокъ. При усиленіи заказовъ нельзя бываетъ ограничиваться постояннымъ обычнымъ контингентомъ рабочихъ и является необходимость посылать за рабочими агентовъ въ дальнія губерніи. Обратное наблюдается при уменьшеніи заказовъ, причемъ въ этомъ случаѣ уменьшается не только работа, но и заработокъ обычныхъ рабочихъ. Такъ, въ началѣ 80-хъ годовъ вальцовщики, вслѣдствіе недостатка заказовъ, вмѣсто полнаго мѣсячнаго заработка въ 25—30 руб. могли заработать 7—10 рублей, а иные не болѣе 3 рублей. Рабочіе коксовальныхъ печей и нѣкоторые кочегары зимой не работали, но въ тоже время не могли найти работы на сторонѣ, въ деревнѣ и т. п., п. ч. они являются уже въ достаточной степени квалифицированными, спеціализировавшимися рабочими.

О размѣрѣ заработной платы заводскихъ (а не рудничныхъ) рабочихъ Новороссійскаго Общества въ началѣ 80-хъ годовъ земскій сборникъ по Бахмутскому уѣзду приводитъ слѣд. таблицу (стр. 242).

Таблица № 28.

	Семей	Трудящихся	Душъ	ПЛАТА			Средняя сумма заработка на одного	
				Въ день	Въ мѣсяцъ	Въ годъ	Въ мѣсяцъ	Въ годъ
							Рублей	
1) Мастера и машинисты .	53	69	185	Отъ 90 к. до 3 р. 70 к.	35—120 р.	—	60	720
2) Литейщики и вальцовщики	216	317	787	40—370 „	8— 80 „	—	40	480
3) Слесаря, токари, мѣдники и обжимщики	51	68	173	80—370 „	10—128 „	170-1536 р.	30	360
4) Столяры, плотники, кузнецы, печники, колесники и т. п.	138	171	464	40 300 „	10— 35 „	150—450 „	25	300
5) Котельщики, сварочники и костыльщики . . .	55	94	174	30—170 „	6— 50 „	180—275 „	23	250
6) Рабочіе подъ доменными печами, кочегары и т. п. .	155	184	345	70—190 „	10— 30 „	120—275 „	20	240
7) Заводскіе, рабочіе при производствѣ для подвозки матеріаловъ и т. п.	340	419	735	20—140 „	8— 40 „	90—300 „	17	200
8) Модельщики, правельщики (рельсовъ), горновые и т. п.	51	54	70	35—180 „	4— 25 „	80—200 „	15	180
9) Помощники машинистовъ, молотобойцы и т. п. .	18	29	44	40—100 „	—	—	12	140

Эти цыфры довольно близко подходятъ къ тѣмъ, которыя опубликовалъ инж. Зиловъ въ вышецитированной статьѣ „Южно-Русскаго Горнаго Листка“.

По словамъ составителя Сборника, подрядныя работы на заводѣ Юза развиты незначительно: онѣ занимаютъ не большое число лицъ и касаются не главныхъ операцій завода. напр., поставки камня съ каменоломень, отвозки шлака отъ доменныхъ печей и нѣк. др.

По вопросу *о пищевомъ довольствіи юзовскихъ рабочихъ* мы находимъ въ земскомъ сборникѣ слѣд. характеристику (стр. 244—245).

Одиночные (не семейные) рабочіе живутъ въ „балаганахъ", спятъ на нарахъ и кормятся въ артеляхъ.

Эти артели—общежитія составляются изъ 5—20 чел. и болѣе, не рѣдко разныхъ цеховъ (занятій); каждая артель помѣщается чаще всего въ одномъ „балаганѣ". Артель имѣетъ наемную кухарку, которой платитъ отъ 3 до 7 руб. въ мѣсяцъ при артельныхъ харчахъ. Для завѣдыванія хозяйственной частью избирается артельщикъ на мѣсяцъ и болѣе, или занимаются этимъ по очередно всѣ рабочіе, дня по 3 каждый. Артельщикъ забираетъ въ долгъ харчи въ лавкахъ и на базарѣ, ведетъ запись забраннымъ предметамъ и расчитывается за нихъ. Расчетъ бываетъ разъ въ мѣсяцъ, тотчасъ послѣ получки заработка. Тогда артельщикъ сводитъ общій счетъ, дѣлаетъ уравнительную разверстку расхода, получаетъ съ каждаго рабочаго причитающуюся сумму и расплачивается съ долгами.

Въ такомъ видѣ представляется положеніе рабочихъ на Юзовскомъ заводѣ Новороссійскаго Общества.

Криворогскія желѣзныя руды.

Промышленное значеніе Криворогскій желѣзорудный районъ пріобрѣлъ въ 80-хъ и 90-хъ годахъ прошлаго вѣка, съ проведеніемъ Екатерининской ж. д., соединившей мѣсторожденія каменнаго угля и руды. Но открытіе[1]) криворогскаго желѣзоруднаго мѣсторожденія относится къ самому началу 19 вѣка и связано съ извѣстными уже намъ именами Гаскойна, Штерича и другихъ первыхъ дѣятелей горнопромышленнаго юга.

[1]) *Предположенія* о горныхъ богатствахъ Кроворожья относятся къ болѣе раннему времени. „Минеральныя богатства Кривого Рога прозрѣвалъ уже акад. Зуевъ, проѣзжавшій по этимъ мѣстамъ въ 1782 году". Багалѣй „Колонизація Новороссійскаго Края", стр. 106.

Въ ноябрѣ 1803 года Министръ Внутренихъ Дѣлъ гр. Кочубей сообщилъ Министру Финансовъ гр. Васильеву[1]), что статскій Совѣтникъ Штеричъ

„предлагалъ свои услуги въ приближеніи къ Днѣпру новыми открытіями каменнаго угля, дабы сухопутная поставка его до Кичкаса ниже Днѣпровскихъ пороговъ обходилась, какъ можно дешевле, а тѣмъ самымъ и удобнѣйшимъ перевозомъ угля по сей рѣкѣ до Херсона распространить употребленіе его во всемъ томъ краѣ".

Этотъ проектъ, гармонирующій съ общимъ стремленіемъ дѣятелей того времени создать условія, благопріятныя распространенію донецкаго минеральнаго топлива, были встрѣчены внимательно. Какъ говорится далѣе въ письмѣ гр. Кочубея къ гр. Васильеву,

„Сообразивъ пользы, произойти могущія отъ открытія въ странѣ безлѣсной новыхъ угольныхъ ломокъ, я имѣлъ щастіе докладывать о предположеніи Штерича Его Императорскому Величеству и получилъ Высочайшее повелѣніе снестись съ горнымъ начальствомъ о приведеніи онаго въ дѣйство и открытія предоставить или Штеричу, или чиновникамъ горнымъ. Въ исполненіе сего я входилъ въ переписку съ Господиномъ дѣйствительнымъ статскимъ Совѣтникомъ Гаскойномъ, который въ отзывѣ своемъ ко мнѣ, показывая во многихъ частяхъ предположенія Штерича свое сомнѣніе, заключаетъ тѣмъ, что если угодно будетъ развѣдку и пріискъ каменнаго угля въ бывшей Новороссійской губерніи оставить до принятія удобнѣйшихъ мѣръ въ его вѣдѣніи, то онъ обѣщается все Штеричемъ предполагаемое исправить, не требуя отъ казны никакихъ суммъ, кромѣ возвращенія весьма маловажныхъ издержекъ".

Для производства развѣдокъ по этому дѣлу былъ командированъ бергъ-гешворенъ Пиленко. Въ октябрѣ 1804 года Гайскойнъ представилъ Министру Финансовъ выписку изъ донесенія Пиленко, гдѣ, между прочимъ, сообщалось, что

[1]) Изъ дѣлъ Бергъ-Коллегіи. Сообщилъ А. П. Кеппенъ въ своей статьѣ „Когда и кѣмъ открыты мѣсторожденія желѣзныхъ рудъ въ Кривомъ Рогѣ" („Южно-Рускій Горный Листокъ", 1884 г. № 90).

„близъ Кривого Рога, по берегу Ингульца и близь деревни Шестерни находилъ желѣзныя руды въ великомъ изобиліи“ и далѣе: „Херсонской же губерніи на дачѣ селенія Кривого Рога и во многихъ другихъ мѣстахъ отысканы имъ желѣзныя руды разныхъ родовъ“.

Далѣе, имѣются указанія на то, что о криворогскихъ желѣзныхъ рудахъ зналъ еще проф. Ливановъ[1]), который былъ упомянутъ нами въ началѣ этой работы въ связи съ изложеніемъ первыхъ извѣстій о донецкомъ каменномъ углѣ. Затѣмъ, Кульшинъ въ „Одесскомъ Вѣстникѣ“ за 1839 годъ сообщаетъ о томъ, что производивши въ 1837 году, по приказанію Новороссійскаго и Бессарабскаго генералъ Губернатора, геогностическія наблюденія на границѣ Екатеринославской и Херсонской губерній, онъ открылъ „желѣзныя руды богатаго содержанія“ въ окрестностяхъ военнаго поселенія Кривого Рога.

Въ концѣ 60-хъ годовъ знатокъ русской геологіи Барботъ де Марни въ своемъ сочиненіи „Геологическій очеркъ Херсонской губерніи“ (1869 г.) нѣсколько страницъ посвятилъ криворогскимъ желѣзнымъ рудамъ. Далѣе, въ концѣ 70-хъ годовъ горн. инж. Конткевичъ изслѣдовалъ эти руды и результаты своихъ изслѣдованій изложилъ въ „Горномъ Журналѣ“ (за 1880 г., мартъ).

Упомянутыя работы, равно труды горн. инж. Штриппельмана, Гартунга и др. создали вполнѣ опредѣленное и достаточно полное представленіе о желѣзорудныхъ богатствахъ Криворожья. Но лишь въ началѣ 80-хъ годовъ этотъ районъ пріобрѣлъ промышленное значеніе.

Въ „Южно-Русскомъ Горномъ Листкѣ“ за 1881 г. въ № 2 отъ 15 января (статья „Пріятныя новости о Кривомъ Рогѣ“) сообщается, на основаніи „вполнѣ достовѣрныхъ источниковъ“, что землевладѣлецъ Верхнеднѣпровскаго уѣзда А. Н. Поль, въ теченіе многихъ лѣтъ изучавшій

[1]) Или Ливанидовъ.

вопросъ о рудныхъ богатствахъ Криворогскаго района и затѣмъ заарендовавшій тамъ землю на 90 лѣтъ, наконецъ, нашелъ деньги во Франціи, для разработки этихъ мѣсторожденій послѣ того, какъ его обращеніе къ русскимъ капиталистамъ остались тщетными. Разработка рудъ началась въ 1881 году[1]).

Статья „Южно-Русскаго Горнаго Листка" предсказываетъ Криворожью богатое будущее, какъ только Кривой Рогъ будетъ соединенъ желѣзной дорогой съ Донецкимъ Бассейномъ, и мы знаемъ, что послѣдующее развитіе южнорусской металлургической промышленности оправдало это предсказаніе.

Соляная промышленность.

Наиболѣе раннее упоминаніе о южной соляной промышленности относится къ 1675 году, когда въ царствованіе Алексѣя Михаиловича, по просьбѣ слобожанъ изюмскаго казачьяго полка, дозволено было учредить „Соляной Городокъ" по рѣчкѣ Торцу, впадающей въ Сѣверный Донецъ, и городокъ этотъ былъ названъ Торомъ, а впослѣдствіи Славянскомъ (Харьковской губерніи), гдѣ сосредоточивается теперь Славянская солеваренная промышленность.

Изъ этого первоначальнаго пункта мѣстонахожденія соляной промышленности предпріимчивые люди перекочевали въ Екатеринославскую губернію и положили тамъ основаніе Бахмутской соляной промышленности.

Какъ говоритъ по этому поводу А. Скальковскій [2]):

> „Многіе изъ ходившихъ туда (въ Славянскъ) людей' прельстясь послѣ того богатствомъ и раздольемъ земель на другой сторонѣ Сѣвернаго Донца и отыскавъ тамъ на мелкой рѣчкѣ, Бахмутѣ, мѣста́, имѣющія соляные источники, вы-

[1]) См. Lauwick „L'industrie dans la Russie Méridionale" 1907, p. 12.

[2]) А. Скальковскій „Опытъ статистическаго описанія Новороссійскаго края", ч. II. стр. 453.

копали тутъ колодези, поселились и даже основали укрѣпленную слободку".

Въ концѣ 20-хъ годовъ 18-го столѣтія положеніе промысла представляется въ слѣдующемъ видѣ [1]):

Въ Бахмутской провинціи значились соляные заводы Бахмутскіе, заводы на Тору и заводы Спеваковскіе.

Соляной разсолъ достаютъ въ колодцахъ, не особенно глубокихъ.

Соль поступаетъ отчасти для казенной продажи, но больше „вольнымъ проѣзжающимъ охотникамъ, кои посуточно опредѣленныя въ казну платятъ деньги".

Работа на заводахъ производится при помощи приписныхъ крестьянъ, съ которыми мы познакомились выше, по поводу Луганскаго завода.

Мѣсто это — пограничное и потому содержится тамъ трехротный батальонъ, за счетъ соляныхъ денегъ. Кромѣ того, въ виду близости крымскихъ татаръ, для разъѣздовъ въ степи и карауловъ посылаютъ изъ слободскихъ полковъ казаковъ по 100—200 человѣкъ.

Этотъ пограничный, полу-военный характеръ мѣстности и чумная зараза, посѣщавшая эти мѣста, конечно, служила весьма серьезной помѣхой развитію промышленности въ этомъ краѣ.

Но, повидимому, *главнымъ препятствіемъ для развитія этой промышленности являлся недостатокъ топлива.*

Такъ, въ упомянутомъ уже нами источникѣ конца XVIII вѣка, въ „Описаніи городовъ и уѣздовъ Азовской губерніи", при описаніи города Бахмута стоитъ такое поясненіе:

„Въ семъ городѣ находятся соляные заводы, найденные въ 1701 году, таковыхъ соляныхъ источниковъ, изъ коихъ вываривалась соль, суть два; но сія варка соли, если поло-

[1]) Кирилловъ „Цвѣтущее состояніе Всероссійскаго Государства". Москва, 1831 г., стр. 184. Трудъ Кириллова составленъ по даннымъ сенатскаго архива въ февралѣ 1727 года.

жить въ цѣну истребляемый на оныя лѣсъ и прочіе расходы, приноситъ казнѣ больше убытка, нежели прибыли, да и воздухъ отъ растворенія источниковъ, въ лѣтнее время, бываетъ сгущенъ, и противнаго запаха, и не здоровъ".

Правительство думало поправить дѣло передачей соляныхъ промысловъ въ частныя руки: въ 1732 г. Бахмутскій соляной промыселъ былъ переданъ въ откупное содержаніе.

Повидимому, это дѣлу не помагало, соли было мало и она была дорога и въ 1754 г., по ходатайству гетмана Разумовскаго, былъ дозволенъ привозъ въ Малороссію заграничной крымской соли черезъ Запорожье, для собственнаго ея употребленія - безпошлинно, а для торговли-съ уплатою небольшого акциза [1]).

Упадочное состояніе промысла разрѣшилось въ 1782 г. закрытіемъ бахмутскихъ и торскихъ соляныхъ варницъ. Азовское начальство опредѣленіемъ 21 декабря 1782 года положило: „вареніе соли прекратить и лѣсовъ не опустошать", если только новороссійскій генералъ-губернаторъ на то согласится. Но Потемкинъ не только согласился съ этимъ, но и приказалъ все имущество и зданія заводовъ продать съ публичнаго торга. (Скальковскій цит. соч., стр. 463).

Съ открытіемъ на югѣ Россіи каменнаго угля возникаетъ надежда на возрожденіе южнаго солевареннаго промысла. Императоръ Павелъ I, по докладу главнаго директора Бергъ-Коллегіи Соймонова, „находя, что въ мѣстахъ Луганскаго завода въ знатномъ количествѣ найдено каменнаго угля, который многими жителями употребляется для согрѣванія жилищъ и для произведенія разныхъ работъ, съ полезнѣйшею замѣною недостатка въ лѣсѣ", повелѣлъ „оставленныя въ 1782 году бахмутскія и славянскія (торскія) соляныя варницы возобновить" [2]).

---

[1]) Подробности см. А. Скальковскій, цит. соч. стр. 457—460.

[2]) Скальковскій, цит. соч., стр. 465.

Въ оставленныхъ Гаскойномъ бумагахъ по поводу учрежденія Луганскаго завода[1]) содержится совершенно опредѣленное предположеніе, что благодаря возникновенію каменноугольной промышленности на югѣ Россіи „соляныя варницы бахмутскія можно бы возстановить съ великою для угольныхъ ломокъ и для казны пользою, потому что неспособный къ перевозкѣ на Луганскій заводъ мелкій уголь при нихъ бы употреблялся, а соль можно бы дѣлать крупную къ соленію мяса и рыбы для флотовъ, лучшей морской не уступающей“.

Несомнѣнно, несмотря на всѣ эти предположенія, казенные соляные промыслы возстановлены не были, но солевареніе частными лицами, повидимому, продолжалось, и притомъ на дровяномъ топливѣ.

Въ этомъ убѣждаетъ насъ приведенное выше Положеніе Комитета Министровъ отъ 9 іюня 1831 года о воспрещеніи солеваренія въ гор. Славянскѣ на дровяномъ топливѣ и о дозволеніи „производить оное только посредствомъ каменнаго угля“. О существованіи частной селеваренной промышленности говоритъ также А. Скальковскій въ цитированномъ выше своемъ трудѣ о Новороссіи. Онъ говоритъ, что

> „источники соляные существуютъ доселѣ, и недавно еще славянскій мѣщанинъ Захарій Прусъ просилъ начальство отвести ему участокъ для устройства печей подъ вареніе соли“.

Наконецъ, А. П. Кеппенъ въ своей статьѣ въ „Историко-статистическомъ обзорѣ промышленности въ Россіи“ (т. I.) также говоритъ, что въ Харьковской губерніи, въ уѣздномъ городѣ Славянскѣ, соль добывается частными промышленниками изъ нѣсколькихъ небольшихъ колодцевъ“.

Болѣе опредѣленно дѣлаетъ по этому вопросу указанія А. Ф. Мевіусъ въ своей выше цитированной статьѣ въ „Южно-Русскомъ Горномъ Листкѣ“.

[1]) Сообщ. А. П. Кеппеномъ Совѣту Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи.

Мевіусъ говоритъ, что въ результатѣ Положенія Комитета Министровъ 1831 г., приведеннаго выше, началось солевареніе въ Славянскѣ на каменномъ углѣ, доставлявшемся туда изъ Лисичанска и Рубежнаго. Годовая добыча соли составляла 40—70 тыс. пуд. въ годъ.

Въ шестидесятыхъ годахъ, по даннымъ „Ежегодниковъ" Министерства Финансовъ производительность Славянскихъ соляныхъ заводовъ превысила 200.000 пудовъ и къ концу семидесятыхъ годовъ, еще больше увеличившись, выражалась такими цифрами: въ 1876 году—324 тыс. пуд., въ 1877 году—351 тыс. пуд. и въ 1879 году—467 тыс. пуд.

Въ концѣ 70-хъ годовъ прошлаго вѣка начался на югѣ Россіи *горно-соляной промыселъ*.

Первыя предположенія о возможности нахожденія среди породъ Пермской формаціи Донецкаго Бассейна залежей каменной соли были высказаны Ле-Пле и профессоромъ Харьковскаго Университета Н. Д. Борисякомъ[1]). Затѣмъ, геологическія изысканія, произведенныя профессоромъ Горнаго института А. П. Карпинскимъ доказали возможность нахожденія каменной соли въ окрестностяхъ городовъ Славянска и Бахмута.

Эти изслѣдованія дали толчокъ частной иниціативѣ, которая выразилась почти одновременнымъ заложеніемъ двухъ буровыхъ скважинъ: близь Бахмута—Таганрогскимъ купцомъ Скараманга и близь Славянска – княземъ С. В. Кочубеемъ, въ компаніи съ врачемъ Санжаревскимъ.

Скараманга устроилъ выварочный заводъ, расчитанный на производительность 1,8 мил. пуд. соли, но фактически выварка соли на этомъ заводѣ достигала въ три первые

[1]) См. „Южно-Русскій Горный Листокъ", 1880 г. № 12, ст. А. Шейермана „О горно-соляномъ промыслѣ на югѣ Россіи". Въ томъ же журналѣ за 1885 г., № 114, ст. Е. Г. „Донецкая каменная соль и желѣзныя дороги". Затѣмъ см. „Горнозаводскій Листокъ", 1888 г., № 12, ст. „Брянцевская соляная копь".

года его дѣятельности всего 200—300 тыс. пудовъ, и только въ 1879 году дошла до милліона пудовъ[1]).

Другая буровая скважина, князя Кочубея, еще въ началѣ 80-хъ годовъ ограничивалась доставленіемъ сгущеннаго раствора Славянскимъ солепромышленникамъ, „которые на своихъ, стариннаго устройства, заводахъ вывариваютъ соль самыми первобытными пріемами, безъ всякихъ усовершенствованій“[2]).

Въ 1876 году, по иниціативѣ и на средства Горнаго Вѣдомства, были предприняты дальнѣйшія изслѣдованія этихъ мѣсторожденій каменной соли. Какъ говоритъ г. Шейерманъ,

> „Съ цѣлью убѣдиться въ непрерывности залеганія каменной соли между Бахмутомъ и Славянскомъ, отстоящими другъ отъ друга въ разстояніи около 45 верстъ, были заложены двѣ буровыя скважины. Первая изъ нихъ, близь Славянскаго вокзала, Курско-Харьково-Азовской ж. д., не имѣла успѣха... Другая же скважина, заложенная въ 10 верстахъ отъ Бахмута, при деревнѣ Брянцовкѣ, ...пройдена съ большимъ успѣхомъ и дала весьма важные результаты“.

Однако, горнымъ дѣятелямъ пришлось затратить не мало времени и труда, чтобъ привлечь капиталы къ этому дѣлу. Этихъ капиталовъ не оказалось среди московскихъ и петербургскихъ капиталистовъ и при посредствѣ капиталовъ мѣстныхъ горнопромышленниковъ въ 1879 году горнымъ инженеромъ Н. Н. Летуновскимъ было учреждено Товарищество на вѣрѣ, съ первоначальнымъ капиталомъ 120.000 руб., и это товарищество заарендовало Брянцевское мѣсторожденіе и приступила къ закладкѣ копи. Въ 1881 году шахта эта была доведена до 117 футовой залежи каменной соли и было приступлено къ ея разработкѣ.

---

[1]) А по оффиціальнымъ даннымъ „Горнозаводской производительности Россіи“ за 1879 г.—всего 429 тыс. пуд.

[2]) См. названную выше статью г. Шейермана.

Вслѣдъ за товариществомъ „Н. Н. Летуновскій и К°“[1]) стали возникать и другія предпріятія каменно-соляной промышленности, но ихъ возникновеніе и дѣятельность относятся уже къ слѣдующему періоду исторіи горной и горнозаводской промышленности юга Россіи. Въ этой дальнѣйшей исторіи южной соляной промышленности возникли вопросы о желѣзнодорожныхъ тарифахъ, о конкурренціи соли каменной, выварочной и самосадочной—всѣ тѣ вопросы, которые характеризуютъ экономическую сущность соляной промышленности.

Въ „Ежегодникѣ“ Министерства Финансовъ за 1878 г. (стр. 470) находимъ чрезвычайно интересную характеристику *рынка соли*.

Бахмутская соль, несмотря на свое недавнее возникновеніе, къ концу 70-хъ годовъ совершенно вытѣснила употребленіе Славянской соли въ Екатеринославскомъ, Александровскомъ, Бахмутскомъ и Славяносербскомъ уѣздахъ Екатеринославской губерніи, нисколько впрочемъ, не уменьшивъ тамъ употребленіе соли крымскихъ озеръ. Изъ всего количества соли, употребленной въ Екатеринославской губерніи, въ 1876 году на бахмутскую соль падаетъ 6%, а на крымскую 94%, несмотря на то, что крымская соль стоитъ тамъ значительно дороже бахмутской. Сравнительныя ихъ цѣны видны изъ слѣд. таблички:

	Крымская соль	Бахмутская соль
Бахмутскій и Славяносербскій уѣзды	55—70 коп.	48 – 50 коп.
Екатеринославскій и Александровскій уѣзды	50 – 70 коп.	48—60 коп,

Населеніе южной Россіи вообще имѣетъ предубѣжденіе противъ бѣлой и мелкой выварочной соли, считая, что она менѣе чиста, чѣмъ сѣрая и крупная крымская соль.

---

[1]) Это товарищество въ 1885 г. превратилось въ единоличное предпріятіе: Н. Н. Летуновскій скупилъ всѣ паи товарищества.

Бахмутская соль расходится также въ Харьковской губерніи во всѣхъ уѣздахъ, за исключеніемъ Изюмскаго, Зміевского и Сумского, и въ Полтавской губерніи въ уѣздахъ: Полтавскомъ, Кобелякскомъ и Роменскомъ. На сѣверѣ она проникла уже до Москвы и появилась въ продажѣ въ нѣкоторыхъ городахъ, лежащихъ на пути между Харьковомъ и Москвою, а именно: въ Бѣлгородѣ, Курскѣ, Мценскѣ, Орлѣ и Тулѣ.

Т. о. конецъ семидесятыхъ годовъ уже намѣтилъ ту проблему размежеванія рынковъ и созданія тарифныхъ равновѣсій, которая такъ интересовала южную соляную промышленность въ послѣдующій періодъ ея исторіи.

Въ заключеніе необходимо еще разъ подчеркнуть, что наше южное солеваренное дѣло, повидимому, стояло *въ самой тѣсной связи съ развитіемъ каменноугольной промышленности Донецкаго Бассейна*, нуждаясь въ дешевомъ топливѣ и съ другой стороны—не находилось въ сколько нибудь замѣтной зависимости отъ законодательныхъ актовъ, касающихся соляной промышленности. Смѣна системъ правительственной политики по отношенію къ соли, насколько намъ удалось выяснить, не отражалась существенно на развитіи южной соляной промышленности[1]).

Это лишній разъ подчеркиваетъ то исключительное положеніе, которое въ то время занимала каменноугольная промышленность на югѣ Россіи: она давала тонъ всей южной горной промышленности, отъ нея зависѣли упадокъ и развитіе отдѣльныхъ отраслей этой промышленности.

[1]) О развитіи нашего законодательства, касающагося соли, кромѣ оффиціальныхъ изданій по исторіи Министерства Финансовъ, Государственныхъ Имуществъ и Горнаго Вѣдомства см. также очень содержательную статью „О соляномъ промыслѣ въ Россіи“ въ „Памятной книжкѣ для русскихъ горныхъ людей на 1862 г.“

Ртутная промышленность.

Въ 1879 году горный инженеръ А. В. Миненковъ открылъ и предварительно изслѣдовалъ три мѣсторожденія ртутныхъ рудъ въ надѣлахъ крестьянъ селъ Никитовки и Желѣзнаго, Бахмутскаго уѣзда, у верховьевъ балокъ Сторчевой и Желѣзной. Эти мѣсторожденія описаны имъ самимъ въ „Южно-Русскомъ Горномъ Листкѣ“ за 1881 годъ № 6, (ст. „Мѣсторожденія киновари въ Донецкомъ Бассейнѣ“) и за 1884 г. № 87 („Ртутныя руды въ Донецкомъ Бассейнѣ“). Мы оставимъ характеристику южно-русской ртутной промышленности до слѣдующихъ томовъ.

ПРИЛОЖЕНІЯ.

Приложеніе первое.

Нѣкоторыя методологическія замѣчанія объ источникахъ нашихъ свѣдѣній о горной и горнозаводской промышленности юга Россіи.

Источники нашихъ свѣдѣній о горной и горнозаводской промышленности юга Россіи, которыми мы пользовались въ предыдущемъ изложеніи, должны быть раздѣлены на *двѣ категоріи*: неопубликованные матеріалы и печатныя изданія [1]).

Изъ числа неопубликованныхъ матеріаловъ прежде всего заслуживаетъ упоминанія хранящаяся въ библіотекѣ Совѣта Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи рукопись *А. П. Кеппена*, подъ заглавіемъ: „*Матеріалы для исторіи горнаго дѣла на югѣ Россіи. Изъ архивныхъ документовъ*".

Рукопись представляетъ изъ себя двѣнадцать тетрадей большого формата (въ размѣрѣ 1 листа), писанныхъ рукой А. П. Кеппена и, какъ видно изъ вступительныхъ строкъ къ одной изъ тетрадей, представляетъ собою продолженіе и дополненіе тѣхъ матеріаловъ, которые уже были разновременно опубликованы авторомъ въ „Горно-Заводскомъ Листкѣ", затѣмъ изданы отдѣльными брошюрами и использованы нами въ соотвѣтствующихъ мѣстахъ нашей книги.

Большинство рукописнаго матеріала А. П. Кеппена представляетъ собою переписку документовъ (повидимому, въ большинствѣ случаевъ изъ архива Бергъ-Коллегіи), но въ нѣкоторыхъ случаяхъ попадаются тетради, носящія характеръ его статей, напр. тетрадь, озаглавленная „О нѣкоторыхъ мѣрахъ, принимавшихся правительствомъ въ первой половинѣ XIX столѣтія къ развитію каменноугольной промышленности въ южной Россіи". Въ этой тетради, наравнѣ съ большими цитатами изъ документовъ, встрѣчаются собственныя разсужденія автора, обобщающія разсказъ его о послѣдовательномъ теченіи событій и, наконецъ, изложеніе тѣхъ или иныхъ документовъ, безъ цитированія ихъ подлиннаго текста.

---

[1]) Мы не считаемъ при этомъ тѣхъ свѣдѣній, которыя намъ удалось получить на словахъ у нынѣ здравствующихъ горнопромышленныхъ дѣятелей эпохи 70-хъ годовъ—А. А .Ауэрбаха, П. Н. Горлова и А. П. Кеппена, отъ помѣщицы Бахмутскаго уѣзда М. П. Насвѣтевичъ (черезъ горн. инж. Н. І. Скоруту) и нѣк. др.

Рукописные матеріалы А. П. Кеппена дали намъ много интересныхъ свѣдѣній о положеніи грушевской антрацитовой промышленности въ 40-хъ годахъ прошлаго вѣка, а также по исторіи Луганскаго завода и по вопросу о попыткахъ насажденія на югѣ Россіи казеннаго металлургическаго производства.

Въ теченіе всей нашей работы намъ неоднократно приходилось убѣждаться, что матеріалы, сообщенные А. П. Кеппеномъ и заключающіеся въ упомянутой выше его рукописи, отличаются достовѣрностью. Факты, тамъ сообщаемые, находятся въ соотвѣтствіи со свидѣтельствомъ другихъ нашихъ источниковъ и это, конечно, доказываетъ достовѣрность рукописныхъ „Матеріаловъ" А. П. Кеппена. Кромѣ того, за то же говоритъ его многолѣтняя литературная дѣятельность въ области разработки вопросовъ, касающихся южной горной промышленности, по справедливости, стяжавшая ему прочную репутацію лучшаго знатока этой промышленности.

Другой рукописный матеріалъ, которымъ мы пользовались въ нашей работѣ—дѣла изъ архива комиссіи выборныхъ донскихъ углепромышленниковъ. Эти дѣла мы имѣли въ подлинникѣ, благодаря любезности нынѣ скончавшагося выборнаго донскихъ углепромышленниковъ Б. М. Файвишевича.

Познакомившись съ содержаніемъ этого архива, мы остановили наше вниманіе, главнымъ образомъ, на четырнадцати дѣлахъ этого архива, съ 1864 по 1878 гг., касающихся вопросовъ о желѣзнодорожныхъ непорядкахъ, о рабочихъ и объ организаціи грушевскихъ антрацитопромышленниковъ.

Указанныя дѣла содержатъ или постановленія и протоколы собранія донскихъ углепромышленниковъ, со всѣми относящимися къ нимъ документами, или „Труды" оффиціальныхъ комиссій, или, наконецъ, оффиціальную переписку выборныхъ донскихъ углепромышленниковъ съ войсковымъ начальствомъ, горнымъ надзоромъ, желѣзнодорожными управленіями и т. п. Въ отношеніи подлинности эти документы, прекрасно сохранившіеся, не оставляютъ желать ничего лучшаго, т. к. снабжены подписями, занумерованы и т. п. Иногда среди этихъ документовъ попадались, очевидно, проекты записокъ, отвѣтовъ и т. п.; не ссылаясь на эти проекты въ нашей работѣ, мы все же использовали ихъ, ибо они дали намъ возможность освѣтить соотвѣтствующіе оффиціальные документы, гдѣ всѣ мысли, по необходимости, пріобрѣтали болѣе сглаженную и казенную форму, сравнительно съ этими первыми набросками, не стѣсненными соображеніями о формальностяхъ.

Переходя къ *печатнымъ источникамъ* нашихъ свѣдѣній, мы въ настоящей замѣткѣ, конечно, должны ограничиться методологическимъ анализомъ лишь нѣкоторыхъ изъ нихъ, именно тѣхъ, которые являются *основными* источниками *главнѣйшихъ* данныхъ, съ которыми мы оперировали въ нашей работѣ.

Здѣсь прежде всего слѣдуетъ упомянуть о „Горномъ Журналѣ".

Въ 1825 году недавно назначенный Директоромъ Горнаго Департамента Е. В. Карнѣевъ исходатайствовалъ разрѣшеніе Горному Департаменту издавать „Горный Журналъ" или собраніе свѣдѣній о горномъ и соляномъ дѣлѣ, съ присовокупленіемъ новыхъ открытій по наукамъ, къ сему предмету относящимся, который долженъ былъ служить для распространенія свѣдѣній о новыхъ открытіяхъ по горной части и особенно облегчать чиновникамъ горной службы слѣдить за успѣхами горныхъ наукъ въ Европѣ.

Въ этомъ журналѣ обычно помѣщались отчеты по командировкамъ чиновниковъ горнаго вѣдомства, и эти отчеты нерѣдко давали намъ возможность оріентироваться въ тѣхъ вопросахъ, которые интересовали насъ въ нашей работѣ. Затѣмъ, въ этомъ же журналѣ печатались отчеты о состояніи горной промышленности, отчеты окружныхъ инженеровъ и др. свѣдѣнія, которыми намъ приходилось пользоваться въ нашей работѣ.

Съ какого момента началось систематическое печатаніе *сборниковъ* о горной промышленности?

Въ предисловіи къ первому выпуску „Ежегодника" Министерства Финансовъ на 1869 г. (подъ ред. А. Б. Бушена) указано, что „Сборники статистическихъ свѣдѣній по горной части" издавались Горнымъ Департаментомъ съ *1855 года*, но что

> „Министръ Финансовъ прекратилъ съ 1 января 1868 года изданіе Сборника свѣдѣній и матеріаловъ по Министерству Финансовъ и особаго „Сборника статистическихъ свѣдѣній по горной части" и замѣнилъ оба изданія однимъ общимъ справочнымъ статистическимъ изданіемъ, въ которомъ сосредоточивался бы по возможности весь статистическій матеріалъ по вѣдомству Министерства Финансовъ—въ самой сжатой формѣ. Изданіе это, котораго первый выпускъ нынѣ представляется публикѣ, получило названіе „Ежегодника Министерства Финансовъ".

Итакъ, на основаніи этого указанія можно предположить, что спеціальные сборники статистическихъ свѣдѣній о нашей горной промышленности появились въ *1855* году.

Нѣкоторое подтвержденіе справедливости этого предположенія можно усмотрѣть въ томъ, что А. П. Кеппенъ, въ своей статьѣ о горной промышленности въ неоднократно цитированномъ нами „Историко-статистическомъ обзорѣ промышленности Россіи", приводитъ статистическія свѣдѣнія о добычѣ минеральнаго топлива именно съ 1855 года для всѣхъ районовъ Россіи, въ т. ч. и для Донецкаго Бассейна.

Однако, несмотря на все это, несмотря на высокій авторитетъ Бушена, мы позволяемъ себѣ категорически утверждать, что первые сборники статистическихъ свѣдѣній о нашей горной промышленности появились не въ 1855 году, а значительно позднѣе. Въ этомъ насъ убѣждаетъ какъ отсутствіе въ русскихъ книгохранилищахъ этихъ изданій за 1855 годъ, такъ и прямыя указанія въ нашихъ источникахъ на годъ появленія этихъ сборниковъ. Такъ, въ „Сборникѣ статистическихъ свѣдѣній по горной части на 1866 годъ", во введеніи сказано:

> „Въ предлагаемой книгѣ въ пятый разъ обнародываются довольно полныя статистическія свѣдѣнія о русской горной промышленности".

Въ слѣдующемъ Сборникѣ на 1867 годъ также подтверждено (въ предисловіи), что въ настоящемъ сборникѣ въ шестой разъ обнародываются полныя свѣдѣнія о горной промышленности Россіи.

На основаніи этихъ указаній, появленіе сборника, содержащаго свѣдѣнія о русской горной промышленности, надо отнести къ 1862 году. Дѣйствительно, въ этомъ году появился первый [1]) сборникъ статистическихъ свѣдѣній о горной промышленности—„Памятная книжка для русскихъ горныхъ людей", изд. того же Ученаго Комитета Корпуса горныхъ инженеровъ, который впослѣдствіи сталъ издавать сборники статистическихъ свѣдѣній по горной части.

Второй выпускъ „Памятной книжки для русскихъ горныхъ людей" послѣдовалъ въ 1863 г., а въ 1864 г. былъ изданъ, очевидно, первый „Сборникъ статистическихъ свѣдѣній по горной части", положившій начало цѣлой серіи однотипныхъ оффиціальныхъ изданій, на основаніи дѣлъ Горнаго Департамента [2]).

---

[1]) К. Скальковскій въ своей статьѣ „Организація учрежденій для собиранія свѣдѣній по русской горной статистикѣ" („Горн. Журналъ", 1864 г., ч. I) также утверждаетъ, что „Памятная книжка" первая, послѣ громаднаго промежутка, отъ времени трудовъ Германа, собрала въ одно цѣлое свѣдѣнія о нашей горной промышленности".

[2]) Нѣкоторые изъ этихъ Сборниковъ имѣютъ помѣтку, устанавливающую связь этихъ Сборниковъ съ „Горнымъ Журналомъ", напр.: „извлечено изъ Горнаго Журнала" и т. п.

Однако, мы не можемъ предположить, что та дата, которую мы находимъ въ предисловіи къ указанному „Ежегоднику“ Министерства Финансовъ, не имѣла подъ собой никакой почвы. Повидимому, слѣдуетъ предположить, что съ 1855 года, дѣйствительно, собирались какія-то болѣе или менѣе полныя и систематическія свѣдѣнія о состояніи нашей горной промышленности, и эти свѣдѣнія, очевидно, были извѣстны А. П. Кеппену, который и использовалъ ихъ въ своей статьѣ въ оффиціальномъ „Историко-статистическомъ обзорѣ промышленности Россіи“, изданномъ по порученію Высочайше учрежденной комиссіи по устройству Всероссійской Промышленно-Художественной Выставки въ Москвѣ 1882 г.

Вообще надо замѣтить, что А. П. Кеппенъ, близко стоявшій къ Горному Департаменту, несомнѣнно, имѣлъ полную возможность очень близко и хорошо знать всѣ статистическія данныя, которыя поступали въ Горный Департаментъ. Однако, кромѣ указанныхъ выше таблицъ А. П. Кеппена, мы не знаемъ изданія, гдѣ сообщались бы свѣдѣнія ранѣе 1860 года, т. е. ранѣе того года, къ которому относятся данныя первой „Памятной книжки для русскихъ горныхъ людей“. Въ самомъ дѣлѣ, въ изданныхъ Горнымъ Департаментомъ „Статистическихъ таблицахъ по горной промышленности Россіи“, составленныхъ Кеппеномъ, имѣется на обложкѣ подзаголовокъ „По оффиціальнымъ даннымъ“ и въ самихъ таблицахъ приводятся свѣдѣнія о производительности ископаемаго угля также съ *1860 г.*, какъ и въ первой „Памятной книжкѣ для русскихъ горныхъ людей“.

Первая „Памятная книжка“ содержитъ, на стр. 23, болѣе чѣмъ недостаточныя свѣдѣнія о донецкой каменноугольной промышленности: менѣе страницы неполныхъ, отрывочныхъ свѣдѣній, объединенныхъ общимъ заголовкомъ „Луганскій Округъ“.

Второй выпускъ той же книжки на стр. 133 содержитъ свѣдѣнія о каменноугольной промышленности Россіи, съ оговоркой о неполнотѣ „свѣдѣній, доставленныхъ Ученому Комитету о добычѣ каменнаго угля“. Въ этихъ свѣдѣніяхъ приведены сообщенія, отчасти по отдѣльнымъ предпріятіямъ, о добычѣ, себѣ-стоимости, цѣнахъ, рынкахъ сбыта. Свѣдѣнія о числѣ рабочихъ отсутствуютъ.

Данныя второго изданія „Памятной Книжки“ принимаетъ А. П. Кеппенъ въ своей упомянутой выше таблицѣ, а также „Статистическій Временникъ Россійской Имперіи“ (1866 г., стр. 20). Конечно, всѣ эти свѣдѣнія крайне приблизительны, но ихъ критика иногда бываетъ несправедливо преувеличена. См. напр. замѣчанія на стр. 160 „Па-

мятной книжки' по Екатеринославской губерніи (вып. первый, 1899 г.). Возраженія „Памятной книжки" основаны на явной ошибкѣ: по югу Россіи принята добыча лишь частныхъ копей Новороссійскаго края, и не принята во вниманіе добыча грушевскихъ и казенныхъ копей.

Слѣдующій по времени „Сборникъ статистическихъ свѣдѣній по горной части" на 1864 г. содержитъ свѣдѣнія за 1860—1863 гг., расположенныя отчасти по владѣльцамъ копей, отчасти по мѣсторожденіямъ. Свѣднія эти совпадаютъ съ данными, которыя мы находимъ въ таблицѣ А. П. Кеппена, перепечатанной нами на стр. 168—169 нашей работы. И для послѣдующихъ лѣтъ мы находимъ почти полное совпаденіе этихъ данныхъ съ данными таблицы А. П. Кеппена.

Нѣсколько большую разницу мы замѣчаемъ между данными таблицы А. П. Кеппена и „Ежегодниками" Министерства Финансовъ, причемъ въ такихъ случаяхъ намъ попадались указанія на то, что данныя „Ежегодниковъ" недостаточны. Такъ, напримѣръ, для 1868 года мы находимъ въ таблицѣ А. П. Кеппена добычу минеральнаго топлива Донецкаго бассейна въ размѣрѣ 7.877.307 пуд., а по даннымъ „Ежегодника" Министерства Финансовъ—6.818.759 пуд., но при этомъ имѣется оговорка, что всѣ свѣдѣнія по Новороссіи приведены по даннымъ 1867 г. Для 1869 года А. П. Кеппенъ въ своей таблицѣ приводитъ добычу въ размѣрѣ 13.376.237 пуд., а „Ежегодникъ"—13.368.237 пуд. съ оговоркой что нѣтъ свѣдѣній о нѣкоторыхъ копяхъ Донецкаго бассейна.

Принимая во вниманіе всѣ эти соображенія, мы пользовались въ третьей главѣ настоящей работы (стр. 167 и слѣд.) данными таблицы А. П. Кеппена въ предположеніи, что его данныя, не отличающіяся очень существенно отъ свѣдѣній другихъ нашихъ источниковъ, все же должны отличаться большей полнотой, т. к. А. П. Кеппенъ, очень добросовѣстный и освѣдомленный, конечно, имѣлъ доступъ ко всѣмъ тѣмъ департаментскимъ источникамъ, на основаніи которыхъ онъ могъ внести всѣ возможныя исправленія въ итоги свѣдѣній о добычѣ минеральнаго топлива Донецкаго бассейна.

Всѣ эти разсужденія имѣютъ цѣлью выяснить *сравнительную* достовѣрность свѣдѣній разныхъ источниковъ, но они не устраняютъ вопроса о томъ, насколько совершенны сами по себѣ свѣдѣнія каждаго изъ этихъ источниковъ, независимо отъ вопроса объ ихъ сравнительныхъ достоинствахъ. Въ этомъ отношеніи наши источники, конечно, оставляли желать многаго.

Прежде всего, въ этомъ отношеніи необходимо отмѣтить большую неполноту сообщаемыхъ свѣдѣній. Очевидно, не всѣ копи сооб-

щали свѣдѣнія о добычѣ и не всѣ копи сообщали эти свѣдѣнія правильно. Чтобы не особенно загромождать нашего изложенія цитатами изъ нашихъ источниковъ по этому вопросу, мы приведемъ ниже лишь нѣкоторыя изъ имѣющихся у насъ указаній на недостаточность нашего статистическаго матеріала.

Такъ, въ „Сборникѣ статистическихъ свѣдѣній по горной части" на 1866 годъ сдѣлано указаніе, что свѣдѣній о производительности частныхъ копей Новороссіи не доставлено горнымъ начальникомъ Луганскаго завода на томъ основаніи, что свѣдѣнія эти составлялись въ прежнее время по голословнымъ показаніямъ владѣльцевъ, ибо копи эти находятся внѣ всякаго вліянія горнаго вѣдомства.

Далѣе „Сборникъ статистическихъ свѣдѣній по горной части" на 1867 г., приведя итоги свѣдѣній о добычѣ минеральнаго топлива на копяхъ Новороссіи, замѣчаетъ:

> „Приводимыя здѣсь цыфры добычи каменнаго угля и антрацита въ 1865 году выведены не только изъ сложности добытаго горючаго ископаемаго въ этомъ году по тѣмъ копямъ, для которыхъ эти цыфры имѣются выше, но также принявши въ расчетъ, что на остальныхъ копяхъ, въ которыхъ не приведены выше количества угля и антрацита, добытыхъ въ 1865 году, ежегодная выработка ихъ была не менѣе, чѣмъ въ 1866 году" (стр. 164—165).

Затѣмъ авторъ Сборника объясняетъ, на основаніи какихъ соображеній онъ считаетъ возможнымъ примѣненіе этого пріема.

Мы считаемъ умѣстнымъ напомнить здѣсь о тѣхъ прямыхъ ошибкахъ, которыя мы нашли въ „Сборникѣ" 1867 г. и которыя мы подробно разсмотрѣли на стр. 137—138 и стр. 142 нашей работы.

Дальнѣйшіе сборники, въ общемъ, содержатъ свѣдѣнія того же рода, пріуроченныя къ отдѣльнымъ предпріятіямъ, причемъ, по общей структурѣ таблицъ сборниковъ, каждое предпріятіе должно имѣть свой номеръ. Но это далеко не такъ. Во первыхъ, нѣкоторые номера въ основныхъ таблицахъ этихъ сборниковъ, очевидно, относятся не къ отдѣльнымъ предпріятіямъ, а къ группѣ предпріятій. Такъ, даже въ болѣе совершенномъ Сборникѣ за 1878 годъ, подъ названіемъ „Горнозаводская производительность Россіи въ 1878 г." мы находимъ, на ряду съ отдѣльными фирмами, такія собирательныя данныя: „на прочихъ грушевскихъ копяхъ" добыча 2.415.580 пудовъ; „на прочихъ войсковыхъ копяхъ" добыто 72.467 пуд. каменнаго угля и 56.085 пуд. антрацита и т. д.

Вообще, тѣ сборники, которыми намъ приходилось пользоваться, не даютъ возможности выяснить общее число предпріятій въ каменноугольной и антрацитовой промышленности Донецкаго бассейна и потому лишаютъ насъ возможности выяснить вопросъ о концентраціи каменноугольной и антрацитовой промышленности Донецкаго бассейна, путемъ учета измѣненій средней производительности одного предпріятія [1]).

Но кромѣ этихъ прямыхъ упущеній и ошибокъ, слѣдуетъ отмѣтить недостатки „Сборниковъ" въ учетѣ числа предпріятій, которыя зависятъ отъ невыясненности самаго понятія „предпріятіе". Отдѣльныя копи одного и того же общества то соединяются вмѣстѣ, то показываются отдѣльно; наконецъ, бываютъ случаи, что отдѣльныя копи даннаго общества (напр. Новороссійскаго, въ Сборникѣ за 1878 г.) имѣютъ каждая отдѣльный номеръ, но добыча ихъ показана вмѣстѣ.

Этотъ недостатокъ принципіальной методологической стороны дѣла имѣетъ значеніе и для нашего времени; практическое значеніе эта невыясненность понятія „отдѣльное предпріятіе" имѣетъ теперь въ области нашего промысловаго обложенія; теоретически вопросъ въ значительнѣйшей степени сводится къ разграниченію понятій Betrieb и Wirtschaft (Зомбартъ).

Основныя таблицы не сопровождаются свѣдѣніями о рабочихъ и двигателяхъ. Эти свѣдѣнія если и появляются въ Сборникахъ, то лишь въ видѣ общихъ суммарныхъ свѣдѣній. Напр. въ Сборникѣ за 1878 годъ на стр. 118 находится таблица „о числѣ механическихъ двигателей на рудникахъ и заводахъ", гдѣ для всей южной и западной Россіи [2]) было показано: паровыхъ машинъ и локомобилей—170, силою паровыхъ лошадей 5.302, водяныхъ колесъ и тюрбинъ—26, силою паровыхъ лошадей—350.

На стр. 120—121 того же Сборника находятся свѣдѣнія „о числѣ рабочихъ, обращавшихся въ горнозаводскомъ производствѣ въ 1878 г.". Эти свѣдѣнія также очень суммарны: на рудникахъ и заводахъ южной и западной Россіи было рабочихъ:

---

[1]) Ср. нашу замѣтку о „Сборникѣ статистическихъ свѣдѣній о горнозаводской промышленности Россіи въ 1898 г." въ № 16 „Горнозаводскаго Листка" за 1901 г. (стр. 5119).

[2]) Кромѣ буроугольной Екатеринопольской копи, о которой не было доставлено свѣдѣній.

	Въ горно-заводскихъ работахъ	Въ вспомогат. работахъ	Всего
1) на казенныхъ заводахъ и рудникахъ	1.264	285	1.549
2) на частныхъ заводахъ и рудникахъ	14.270	910	15.180
	15.534	1.195	16.729

Но и эти крайне суммарныя и совершенно недостаточныя свѣдѣнія были очень неполны. Болѣе поздній Сборникъ за 1883 годъ, сравнивая цифры числа рабочихъ въ 1882 и 1883 году замѣчаетъ:

„Значительная разница между числомъ рабочихъ въ послѣднемъ и предшествовавшемъ году объясняется отчасти тѣмъ, что за послѣдній годъ доставлены болѣе полныя свѣдѣнія... Вообще точныя свѣдѣнія о числѣ рабочихъ, задолжаемыхъ въ горнозаводской промышленности, собрать очень трудно, тѣмъ болѣе что нѣкоторыя горныя работы, напр. на золотыхъ и соляныхъ промыслахъ, производятся не круглый годъ, а только лѣтомъ, причемъ число рабочихъ, являющихся на промысла въ свободное отъ полевыхъ работъ время, безпрестанно измѣняется“

Здѣсь намѣченъ уже принципіальный вопросъ о томъ, какое содержаніе надо вкладывать въ понятіе „рабочій“ на рудникахъ и заводахъ? какъ учитывать число рабочихъ?

Можно брать или наличное число рабочихъ по спискамъ на опредѣленный день, или среднее число рабочихъ за опредѣленный періодъ. Въ настоящее время Статистическое Бюро Совѣта Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи пользуется обоими этими методами учета рабочихъ, но оба они все же недостаточны, п. ч. не даютъ отвѣта на многіе вопросы, необходимые при учетѣ количества живой рабочей силы. Кромѣ числа рабочихъ по спискамъ, необходимо знать число рабочихъ дней каждаго рабочаго и число его выходовъ на работу, проработанныхъ имъ смѣнъ, сдѣланныхъ имъ „упряжекъ“, пользуясь современной терминологіей Донецкаго Бассейна. Однако, съ этой стороны данный вопросъ не только не освѣщенъ, но даже и не поставленъ.

Другой источникъ текущихъ свѣдѣній о южной горной и горнозаводской промышленности—упомянутые выше „Ежегодники“ Министерства Финансовъ.

Первый изъ этихъ Ежегодниковъ появился въ 1869 г. и содержитъ свѣдѣнія о добычѣ минеральнаго топлива за 1864, 1865 и 1866 гг., расположенныя, приблизительно по той же системѣ, что и въ „Сборникахъ“ статистическихъ свѣдѣній о горнозаводской промышленности. Первый Ежегодникъ содержитъ подробныя примѣчанія, содержащія критику статистическихъ данныхъ „Сборниковъ“. Въ „Ежегодникѣ“ между прочимъ содержется указанія о числѣ рабочихъ: въ 1864 г.—689 чел., въ 1865 г.—745 чел., въ 1866 г.—751 чел.. Цыфры эти представляются намъ преуменьшенными и по поводу ихъ „Ежегодникъ“ замѣчаетъ: „свѣдѣнія не полны“.

Въ общемъ, по отношенію къ этимъ Ежегодникамъ можно сдѣлать тѣ же критическія замѣчанія о неполнотѣ матеріала, что и по отношенію къ Сборникамъ. Въ Ежегодникѣ на 1870 годъ всѣ свѣдѣнія за 1868 г. поставлены по даннымъ 1867 г. Въ Ежегодникѣ на 1871 г. въ примѣчаніи къ таблицамъ болѣе глухо упомянуто, что въ итоги таблицъ не вошли свѣдѣнія о „нѣкоторыхъ копяхъ Донецкаго кряжа“. То же замѣчаніе мы находимъ въ Сборникѣ за 1873 г. Свѣдѣнія о двигателяхъ и рабочихъ — очень суммарны и недостаточны, подобно соотвѣтствующимъ свѣдѣніямъ „Сборниковъ“.

Послѣдній выпускъ Ежегодника, содержащій свѣдѣнія о горной промышленности, изданъ въ 1875 г. Въ предисловіи къ выпуску 1876 г. сказано, что „въ отдѣлѣ о промышленности и торговлѣ не помѣщено свѣдѣній по горной части, за переходомъ Горнаго Департамента въ вѣдомство Министерства Государственныхъ Имуществъ“. Послѣ этого продолжали публиковаться лишь свѣдѣнія о соляной промышленности.

Возникаетъ вопросъ, можно ли было пользоваться статистическимъ матеріаломъ „Сборниковъ“ и „Ежегодниковъ“, если этотъ матеріалъ страдаетъ указанными выше дефектами?

Намъ кажется, въ нашемъ предыдущемъ изложеніи мы представили достаточно доказательствъ того, какъ осторожно мы использовали этотъ матеріалъ для полученія нашихъ выводовъ. Мы не пользовались ни свѣдѣніями о числѣ предпріятій, ни данными о механизмахъ и числѣ рабочихъ считая эти данныя неподходящими для какихъ-либо выводовъ. Единственныя цыфры, которыя были нами использованы въ третьей главѣ перваго отдѣла нашей книги—это данныя о добычѣ минеральнаго топлива Донецкаго Бассейна.

Мы полагаемъ, что этими данными можно было пользоваться по нижеслѣдующимъ соображеніямъ.

Преобладающую роль въ добычѣ минеральнаго топлива сначала играли грушевскія разработки, и свѣдѣнія о добычѣ на этихъ разработкахъ въ большинствѣ случаевъ отличались точностью регистраціи, въ виду существованія войсковой пошлины на добываемый тамъ антрацитъ. Затѣмъ, добыча минеральнаго топлива на казенныхъ рудникахъ также регистрировалась точно, иногда съ точностью до частей пуда. Эти два элемента общихъ итоговъ добычи минеральнаго топлива (добыча грушевскихъ разработокъ и казенныхъ копей) составляли весьма значительную часть общаго итога, и эта часть общихъ итоговъ добычи отличалась достаточной степенью полноты, т. ч. ошибки и неполнота свѣдѣній отражались лишь на другой части общаго итога, имѣющей меньшее количественное значеніе.

Затѣмъ впослѣдствіи, когда начала развиваться каменноугольная промышленность въ ущербъ антрацитовой, намѣтился ясно выраженный процессъ образованія крупныхъ предпріятій, и добыча этихъ крупныхъ предпріятій (представляющихъ собою выдающіяся по своимъ размѣрамъ единицы съ опредѣленной, если можно такъ выразиться, промышленной индивидуальностью) конечно, легко поддавалась регистраціи. Слѣдовательно, и здѣсь большая часть общаго итога добычи составлялась изъ величинъ, относительно которыхъ были всѣ основанія предполагать значительную точность регистраціи.

Мы не будемъ касаться другихъ источниковъ нашихъ свѣдѣній, использованныхъ нами въ настоящей работѣ: статистическихъ сборниковъ по внѣшней торговлѣ каменнымъ углемъ, по статистикѣ желѣзнодорожныхъ перевозокъ и нѣк. друг. Статистическія данныя по этимъ вопросамъ, несомнѣнно, отличаются очень большой точностью, т. к. ихъ полученіе связано съ извѣстнымъ денежнымъ интересомъ (таможенныя пошлины, провозная плата по желѣзнымъ дорогамъ). Всѣ методологическія замѣчанія, которыя мы считали необходимымъ высказать по поводу этихъ изданій, были сдѣланы нами въ соотвѣтствующихъ мѣстахъ нашей работы.

Добыча ископаемаго угля въ 1878 г.

(Изъ сборника К. Скальковскаго: „Горнозаводская производительность Россіи").

КОПИ	Каменнаго угля	Антрацита	Бураго угля и горючаго сланца	Дѣйствовало шахтъ и штолень
	ПУДОВЪ			
ДОНЕЦКАГО КРЯЖА.				
а) Частныя. Области войска Донского.				
Въ отводѣ Грушевскаго рудника.				
Каянова	—	162,424	—	—
Генералъ-маіора Попова	—	535,483	—	—
Посохова	—	485,443	—	—
Троценкова	—	340,688	—	—
Бѣловой	—	319,322	—	—
Бажковской	—	915,911	—	—
Дудкина	—	174,557	—	—
Болдырева	—	210,131	—	—
Андріянова	—	205,197	—	—
Чахировой	—	163,161	—	—
Черникова и Мельниковой	—	127,663	—	—
Даниловой	—	106,286	—	—
С. С. Кушнарева	—	157,184	—	—
Пол. Кушнарева	—	145,738	—	—
Мясникова	—	254,975	—	—
Золотарева	—	317,294	—	—
Маркова	—	223,400	—	—
Шапошникова	—	546,318	—	—

КОПИ	Каменнаго угля	Антрацита	Бураго угля и горючаго сланца	Дѣйствовало шахтъ и штолень
	ПУДОВЪ			
Трифанова	—	129,423	—	—
Русскаго общества пароход. и торговли	—	5.178,514	—	—
Полк. Юганова	—	254,164	—	—
Казак. Юганова	—	429,994	—	—
Войск. ст. Юганова	—	235,916	—	—
Косова	—	173,546	—	—
Бетулинскаго	—	869,026	—	—
Блажковой	—	161,930	—	—
Золатаревыхъ	—	166,378	—	—
Хмариной	—	346,816	—	—
Ѳомина	—	234,101	—	—
Глущенко	—	144,732	—	—
Орловой-Денисовой и гр. Шуваловой	—	625,944	—	—
Шурунова	—	149,031	—	—
Аксентьева	—	101,255	—	—
Торопова	—	226,864	—	—
Азовской компаніи	—	1.219,582	—	—
Кирсанова	—	290,559	—	—
Зазыбина	—	285,945	—	—
Кошкина	—	972,641	—	—
Панченко	—	1.715,473	—	—
На прочихъ Грушевскихъ копяхъ	—	2.415,580	—	—
	—	21.718,589	—	—
На войсковыхъ земляхъ:				
Мороховца	—	650,000	—	—
Сулиновскаго завода	—	415,681	—	—

КОПИ	Каменнаго угля	Антрацита	Бураго угля и горючаго сланца	Дѣйствовало шахтъ и штолень
	ПУДОВЪ			
Иловайскаго	606,243	—	—	—
Иловайской	478,564	—	—	—
Казмина и Кушнарева	—	107,831	—	—
На прочихъ войсковыхъ копяхъ	72,467	56,085	—	—
	1.157,274	1.229,597	—	—
На станичныхъ земляхъ:				
Пастухова	—	250,595	—	—
Письменковой	—	206,000	—	—
Мороховца	—	416,329	—	—
Русанова	—	648,030	—	—
Шаброва и Рябова	—	210,536	—	—
Армянскаго товарищества	—	173,500	—	—
Южно-русскаго общества	—	207,000	—	—
Трифонова	—	352,750	—	—
Графа Буксгевдена	457,600	—	—	—
Шевченко	134,000	—	—	—
На прочихъ станичныхъ копяхъ	111,100	629,307	—	—
	702,700	3.094,047	—	—
На владѣльческихъ земляхъ:				
Наслѣдышева	—	227,000	—	—
Дурмана	—	149,826	—	—
Ѳомина	—	279,195	—	—
Кн. Юсупова	—	518,663	—	—
Рубинштейна	1.126,000	—	—	—
Рыковской	1.154,032	—	—	—
Древицкаго	655,799	—	—	—
Данилова	100,000	—	—	—

КОПИ	Каменнаго угля	Антрацита	Бураго угля и горючаго сланца	Дѣйствовало шахтъ и штолень
	ПУДОВЪ			
Павлова	400,000	—	—	—
Упорникова	400,000	—	—	—
Селезнева	205,000	—	—	—
Халаджіана	500,000	—	—	—
Иловайскаго есаула	4.339,305	—	—	—
Шт.-кап. Иловайскаго	800,000	—	—	—
Калиновской К°	843,835	—	—	—
Ясиновской К°	602,000	—	—	—
На прочихъ владѣльческихъ копяхъ	129,000	418,499	—	—
	11.254,971	1.603,183	—	—
Итого Донск. обл.	13.114,945	27.715,416	—	—
б) Екатеринославской губерніи.				
Казенная:				
Лисичанская	63,100	—	—	1
	63,100	—	—	1
Частныя:				
I Округа.				
Корсунская (общ. юж.-русск.)	4.215,630	—	—	3
Софіевская (Галлера)	не	дѣйство	вала	
Волынцевская (К. П. Долгорукихъ)	6,000	—	—	1
Каютинская Константиновская	не	дѣйство	вали	
Карповская	100,000	—	—	1
П. С. Розена	уст	раива	лись	
Южно-русск. мѣдиплав. завода	16,000	—	—	1
В. Ф. Грубе	27,000	—	—	3
П. И. Сабо	21,750	—	—	3
Французъ. Горнаго и Промышлен. О-ва.	1.943,000	—	—	2

КОПИ	Каменнаго угля	Антрацита	Бураго угля и горючаго сланца	Дѣйствовало шахтъ и штолень
	ПУДОВЪ			
Григорьевская	не	дѣйство	вали	
Караковская				
Иванопольская				
Петровская (Шейермана)	2.170,550	—	—	5
Уразовская.	36,000	—	—	1
Новороссійскаго Общества				
Смоляниновская	8.304,041	—	—	4
Ливенская				
Семеновская				
Древицкая	70,000	—	—	2
Гиргенсоновская	не	дѣйство	вали	
Зоновская				
Щербиновская	362,600	—	—	36
Рутченковская	2.500,000	—	—	1
Прохоровская (Нестеровская)	2.500,000	—	—	1
Гольгартовская (Іосовская)	743,755	—	—	1
Рубежанская (Богдановича)	116,202	—	—	5
„ (Шахова)	333,500	—	—	2
Новая Юж.-русс. общ.	2.063,841	—	—	2
Никитовская (крестьянъ)	63,000	—	—	8
Желѣзнянская (крестьянъ)	199,500	—	—	15
Николаевская (Фурсова)	456,400	—	—	2
Золото-Колодезная	не	дѣйство	вали	
Рубежанская (крестьянъ)				
„ (Депрерадовича)				

КОПИ	Каменнаго угля	Антрацита	Бураго угля и горючаго сланца	Дѣйствовало шахтъ и штолень
	ПУДОВЪ			
Третьеротская (Ковальскаго)	44,000	—	—	2
Федоровская и Вѣровская				
Завидовская				
Бѣлянская	не	дѣйство	вали	
Петровская (Скараманга)				
Филимоновская				
II Округа.	21.792.769	—	—	101
Тошковская (Фингеровская)	130,000	—	—	2
Орѣховская (Сергіевская)	не	дѣйство	вала	
Марьевская	1.029,000	—	—	1
Горская	76,450	—	—	6
Петровская (Булатова)	450,000	—	—	—
Петромаріевская (Рейса и Комп.) . . .	270,000	—	—	2
Аптекманская	48,000	—	—	2
Александровская (Заславскаго)	уст	раива	лась	
Еланчиковская(Сокологоровская) . . .	52,500	—	—	2
Голубовская	836,000	—	—	13
Савельевская	не	дѣйство	вала	
Ломоватская	45,000	—	—	2
Николаевская	не	дѣйство	вала	
Ящиковская	400,000	—	—	4
Четчиковская	120,000	—	—	2
Екатерининская	220,000	—	—	2
Благодатная	30,000	—	—	2
Ивановская	20,000	—	—	2

КОПИ	Каменнаго угля	Антрацита	Бураго угля и горючаго сланца	Дѣйствовало шахтъ и штоленъ
	ПУДОВЪ			
Золотая	8,000	—	—	1
Божедаровская	70,000	—	—	1
Криничанская	не	дѣйство	вали	
Богдановская				
Калиновская				
Двѣнадцатиродская (Хорошевская)	40,600	—	—	7
Краснопольская	не	дѣйство	вали	
Михайловская (Прокоповича)				
Головиновская (Золотарева)	30,000	—	—	2
„ (Селезневскаго тов.)	не	дѣйство	вала	
Родаковская (Петровская)	450,000	—	—	2
Одиннадцатиротская (Черкаская)	139,000	—	—	17
Сабовская	32,000	—	—	2
Софіевская (Григоровича)	26,000	—	—	2
Бугаевская	не	дѣйство	вала	
Михайловская (кн. Долгорукова)	10,000	—	—	—
Васильевская (Гладкова)	не	дѣйство	вала	
Юрьевская (Познанскаго)	47,500	—	—	5
„ (крестьянъ)	104,700	—	—	6
Бѣлянская	не	дѣйство	вала	
Бѣловская (Лутковской)	78,065	—	—	6
Иллировская	10,200	—	—	5
Новопавловская (Фелькнера)	40,000	—	—	—
„ (крестьянъ)	не	дѣйство	вала	
Іоновская	48,000	—	—	9

КОПИ	Каменнаго угля	Антрацита	Бураго угля и горючаго сланца	Дѣйствовало шахтъ и штолень
	ПУДОВЪ			
Успенская (крестьянъ)	29,400	—	—	8
„ (Булацеля)	1.058,000	—	—	6
Никитинская	уст	раива	лись	
Фащевская				
Козловская	—	14,445	—	3
Воронцовская	—	25,200	—	6
Богородицкая	40,000	—	—	7
Глафировская	не	дѣйство	вали	
Лазоревская (Суворова)				
„ (крестьянъ)				
Пятигорская				
Первозвановская				
Городищенская	—	44,000	—	—
Адріанопольская	не	дѣйство	вали	
Поповская				
Краснокутская				
Хрустальная				
Христофоровская				
Ивановская	—	20,000	—	—
Штеровская	уст	раива	лась	
Мало-Николаевская	—	280,000	—	3
Петропавловская	не	дѣйство	вали	
Каменская				
Орѣховская (крестьянъ)	—	12,700	—	3
	5.988,415	396,345	—	70
Итого Екатеринославской губ.	27.844,284	396,345	—	171
Всего въ Донецкомъ кряжѣ	40.959,229	28.111,761	—	—

ДОНЕЦКІЙ КАМЕННО-УГОЛЬНЫЙ БАССЕЙНЪ
Перевозки минеральнаго топлива
масштабъ въ дюймѣ 2,5 верстъ
Условные знаки
масштабъ 6 м/м = 1 милліону пудовъ
Составлено по картѣ В. Исславина и карто-діаграммѣ Бліоха
Построенная желѣзная дорога
Проектированныя ж. д.
Высочайше разрѣшенныя къ постройкѣ ж. д.
Заводъ
Рудникъ
Лисичанскій заводъ
Луганскій заводъ
Заводъ Мастюкова
Курско-Харьковская
Донецкая каменно-угольная ж. д.
Ростовская
Верхне-Донецкая
Азовское море
Мариуполь
Таганрогъ
Новочеркасскъ
Грушевскіе
Ст. Потаповская
Ст. Каменская
Ст. Миллерова
Ст. Константиновка
Ст. Еленовка
Ст. Ясиноватая
Ст. Ново-Троицкое
Ст. Ново-Екатеринославская
Ст. Ново-Глуховско
Ст. Бахмутъ
Ст. Лозовая
Ст. Харьковъ
Ст. Мерефа
Ст. Сватово
Ст. Ясиноватая
Ст. Ново-Троицкое
Ст. Ново-Екатеринославская
Ст. Ново-Глуховско
Ст. Бахмутъ
Ст. Лозовая
Ст. Харьковъ
Ст. Мерефа
Ст. Миллерова
Ст. Каменская
Ст. Потаповская
Ст. Грушевка
Ст. Нижне-Кундрюческая
Ст. Кундрюческая
Ст. Звѣрева
Ст. Сулинъ
Ст. Ровенки
Ст. Бобрикъ
Ст. Лисичанскъ

PLEASE DO NOT REMOVE
CARDS OR SLIPS FROM THIS POCKET

UNIVERSITY OF TORONTO LIBRARY

HD Fomin, Petr Ivanovich
9506 Gornaia i gornozavodskaia
R93D644 promyshlennost' iuga Rossii
t.1

UTL AT DOWNSVIEW
D RANGE BAY SHLF POS ITEM C
39 16 01 18 11 024 3